MOTOR SPORT aktuell

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

NR. 22 / 11. MAI 2022

Verstappen gewinnt Miami-GP

Red-Bull-Party bei Florida-Premiere

WTCR-Auftakt in Pau

Traumstart für Münnich-Team

MotoGP-Test in Jerez

Zarco glänzt mit Test-Bestzeit

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20

4 190525 902708 22



WEC: 6h Spa-Francorchamps

Toyota triumphiert bei Regen-Lotterie



MotoGP: Francesco Bagnaia

Platzt der Knoten jetzt nach dem Jerez-Sieg?



Nürburgring 24h Quali-Rennen

Nur Strafe verhindert doppelten BMW-Jubel

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

HYUNDAI

24 **WTCR-Saisonauftakt in Pau-Ville: Honda und Hyundai gewinnen auf dem französischen Stadtkurs**

SHOTBYBAVO

40 **Motocross-WM: Honda-Pilot Tim Gajser flog in Maggiora dem nächsten Sieg entgegen**



ADAC

22 **DRM Sulingen: Die nationale Rallye-Elite stellte sich dem ersten Schotter-Ritt des Jahres**

Editorial

Mick Schumacher warf in Miami Punkte weg und räumte auch noch Sebastian Vettel ab. Trotzdem hielt sich die Kritik nach dem Rennen in Grenzen.

Die schwarz-rot-goldenen Zeiten in der Formel 1 scheinen vorbei. Der letzte WM-Titel durch Nico Rosberg liegt schon fünfeinhalb Jahre zurück. Vierfach-Champion Sebastian Vettel steht kurz davor, seinen Helm an den Nagel zu hängen. Und was den Nachwuchs angeht, kommt aktuell nicht viel aus dem Erfinderland des Automobils. Zumindest nichts, was auf F1-Potenzial hindeutet. Auch Red-Bull-Nachwuchsexperte Helmut Marko kann auf MSa-Nachfrage nur mit den Schultern zucken: „Wir würden gerne ein Talent aus Deutschland fördern. Aber momentan sehe ich da leider niemanden."

Also lasten die ganzen Hoffnungen der Nation auf Mick Schumacher. Alle wünschen dem 23-Jährigen, dass er seinem Vater erfolgreich nacheifern kann. Doch nach einer ordentlichen Rookie-Saison geriet die Entwicklung zuletzt ins Stocken. Zahlenmäßig liegt er im Haas-Duell gegen Kevin Magnussen klar zurück. Die Frage lautet, wann Teamchef Guenther Steiner die Geduld verliert: „Das Auto ist deutlich besser als letztes Jahr. Wenn man um Punkte kämpft, wird die Luft dünner. Daran muss sich Mick gewöhnen."

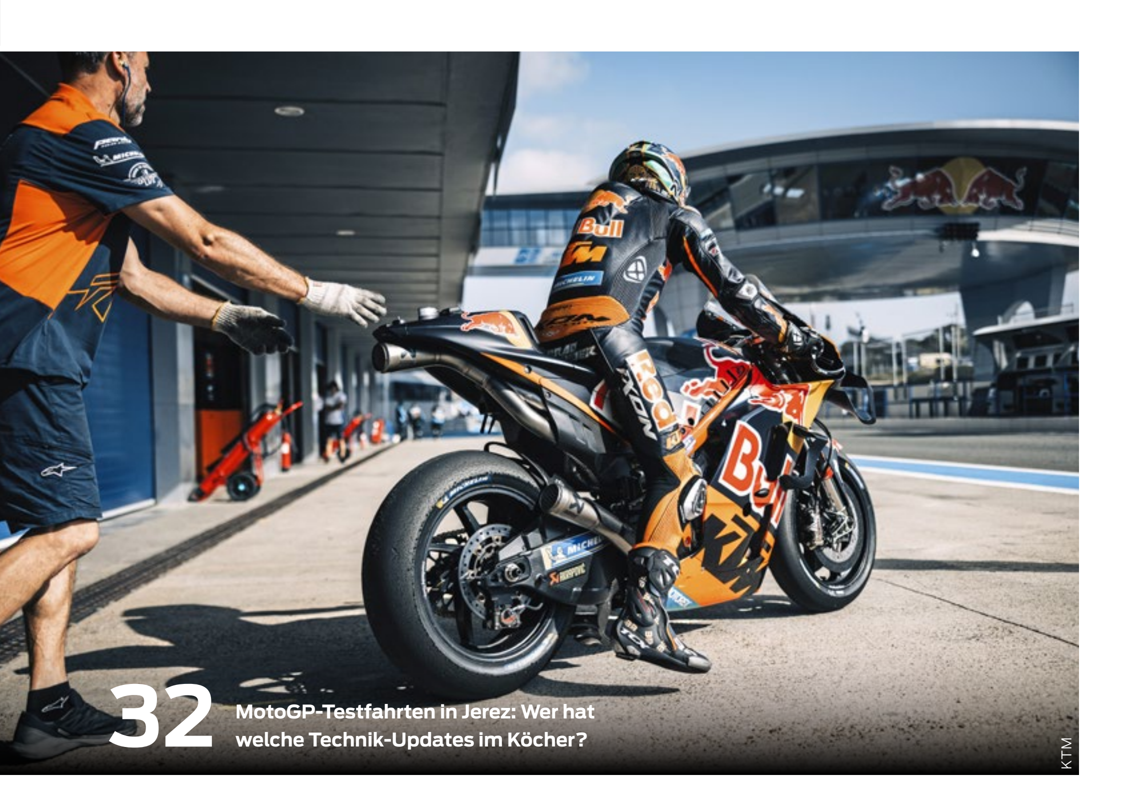
In Miami folgte nach einem starken dritten Training direkt der Rückschlag in der Qualifikation. „Eigentlich hatten wir auf den Einzug ins Q3 gehofft. Aber dann konnte ich mich im Q2 auf den frischen Reifen nicht steigern", gab sich der Pilot nach Platz 15 selbstkritisch. Dass Magnussen nach einem Funkdefekt im Q1 noch eine Position weiter hinten losfahren musste, versuchten die Kollegen vom deutschen F1-Sender Sky auch noch als Erfolg für Schumi zu verkaufen.

Auch im Rennen war von kritischer Distanz nicht viel zu erkennen. Erst wurde eine angebliche Benachteiligung durch die Haas-Strategen bemängelt. Als Schumi dann etwas übereifrig den Aston Martin von Sebastian Vettel von der Bahn kegelte, schob Onkel Ralf Schumacher die Hauptschuld kurzerhand dem Heppenheimer in die Schuhe. Mit dieser Meinung stand der Sky-Fachmann im Fahrerlager aber ziemlich alleine da.

RTL-Kollege Christian Danner sparte dagegen nicht mit Kritik: „Mick Schumacher muss mal ein Rennen ohne Unfall zu Ende fahren. Der Teamchef wird ihm jetzt dermaßen die Leviten lesen. Das sind sichere Punkte gewesen, und jetzt hat er nichts. Und auch Vettel wird ihn fragen, ob er noch alle hat."

Noch ist es sicher zu früh, den Stab über Schumacher zu brechen. Der Youngster lässt sein Talent immer wieder aufblitzen. Es fehlt einfach noch die Konstanz. Und in manchen Situationen auch die Cleverness. Ob aus dem Junior mal ein siebenfacher Weltmeister wird, darf natürlich bezweifelt werden. Doch das muss auch gar nicht der Anspruch sein. Druck macht sich Schumacher selbst genug. Kritik sollte aber dennoch erlaubt sein. Man hilft dem Piloten sicher nicht, wenn man ihn mit Samthandschuhen anfasst und Fehler unter den Teppich kehrt.

Tobias Grüner
Redakteur



32 MotoGP-Testfahrten in Jerez: Wer hat welche Technik-Updates im Köcher?

KTM



MSa-Paddock



ANDRETTI, EIN GEFRAGTER MANN
Mario Andretti ist das Motorsport-Gesicht der USA. Und der Formel-1-Weltmeister von 1978 ist Medien-Profi durch und durch. MSa-Reporter Michael Schmidt kennt ihn seit ewigen Zeiten. Die beiden unterhalten sich über den US-Boom der Formel 1.



MUSTER TRIFFT MUSTER
Die psychedelische Lackierung des HRT-Mercedes stach im Grid der 24h Qualifiers am Nürburgring heraus. Auch MSa-Reporterin Bianca Leppert ist Muster-Fan. Schal und Auto passen nur noch nicht zusammen.



WANDERER, KOMMST DU NACH SPA ...
Spa ist immer eine Reise wert: geile Strecke, tolle Stimmung, gutes Essen. Der WM-Lauf war chaotisch, aber nicht hochklassig. Die Region Wallonie steckt gerade 80 Millionen Euro in die Grundrenovierung der Strecke.

Verstappen unter

Ferrari hatte das schnellere Auto auf eine Runde, Red Bull war dafür eine Spur schneller im Rennen. Max Verstappen legte den Grundstein zum dritten Saisonsieg am Start und mit einem frühen Überholmanöver gegen Charles Leclerc. Ferrari kam eine Stärke abhanden.

Von: **Andreas Haupt**

Wieso stoppte Leclerc nicht unter Safety Car?

Ein spätes Safety Car brachte Charles Leclerc zurück ins Rennen. Max Verstappens Vorsprung von mehr als sieben Sekunden war weg. Der Führende schien zudem in der Falle. In dieser Situation konnte er nicht riskieren, zum Reifenwechsel abzubiegen. Ferrari hatte diesen Luxus und ließ ihn verstreichen. Red Bulls Teamchef Christian Horner meinte: „Ferrari hat uns leben lassen. Hätten sie gewechselt, wären wir wohl Dritter geworden.“ In diesem Fall aber war es die richtige Entscheidung, Leclerc und Sainz auf alten harten Reifen zu lassen. Weil es der schnellste Rennreifen war. Besser waren nur frische Mediums, die jünger als sechs Runden waren.

Ferrari hatte vor dem Rennen für beide Fahrer je zwei neue Garnituren des harten Reifens (C2) und einen frischen Medium (C3) aufbewahrt, den man am Start aufsteckte. Bei Red Bull war es andersherum: zwei neue Mediums und ein harter Satz. Ein Tausch auf gebrauchte weiche Reifen kam für Ferrari nicht infrage. Der rotmarkierte Kleber hätte vielleicht direkt nach dem Safety Car genutzt, doch Leclerc hätte darauf nie elf Runden Vollgas bis Ende geben können.

Ferrari-Teamchef Mattia Binotto erklärt die Hintergedanken zur Taktik. „Wir haben so entschieden, weil der Aufwärmprozess mit einem angefahrenen Reifen hier einfacher war als mit einem neuen.“ Trotz der Hitze. Das lag in Miami an der speziellen Beschaffenheit des Asphalts. „Der alte Reifen gab uns die beste Chance, Verstappen in den Runden nach dem Safety Car zu attackieren. Das gelang Charles ja auch. Carlos wehrte sich dahinter erfolgreich gegen Pérez.“ Der zweitplatzierte Leclerc bedauerte: „Ich hatte eine richtig gute Gelegenheit. Das war die zweite Runde nach dem Safety Car. Leider war da noch nicht das DRS freigegeben.“

Wie ist das Kräfteverhältnis einzuschätzen?

In der Qualifikation hatte Ferrari das schnellere Auto – in schnellen wie in langsamen Kurven. Die zwei Zehntel, die Max Verstappen einbüßte, täuschten allerdings etwas über das Kräfteverhältnis. Die Technikdefekte vom Freitag kosteten Rhythmus und Sicherheit auf eine fliegende Runde.

Über die Distanz konterte der Weltmeister, stellte seinen Rivalen auf den Mediumreifen mit einem Überholmanöver in der neunten Runde kalt und widerstand dem hohen Druck in der Schlussphase. „Max hatte es ohne Training am Freitag doppelt schwer und hat das sensationell gelöst“, lobte der Teamchef. „Es war hart, den Windschatten zu brechen, weil Leclerc an drei Stellen den Flügel umklappen konnte.“ Dem Champion half der überragende Topspeed. Kein Auto ist so windschlüpfrig wie der RB18. Red Bull kann es sich erlauben, mit weniger Flügel zu fahren, weil das Auto viel effizienten Abtrieb über den Unterboden holt. Ferrari wählt dagegen einen größeren Heckflügel, bezahlt das aber auf den Geraden – da reicht auch der stärkste Motor im Feld nicht.

Beim Reifenmanagement war Red Bull wie zuletzt in Imola besser. Bei Leclercs Ferrari zeigten die Medium-Gummis nach fünf Runden erste Verschleißerscheinungen. Verstappen hatte dagegen den heiklen rechten Vorderreifen voll im Griff. „Der Red Bull hatte deutlich mehr Grip“, haderte der Monegasse. Auf harten Reifen waren die Autos praktisch gleich schnell. Ein Problem für Ferrari war es im Rennen, dass man in langsamen Kurven keine



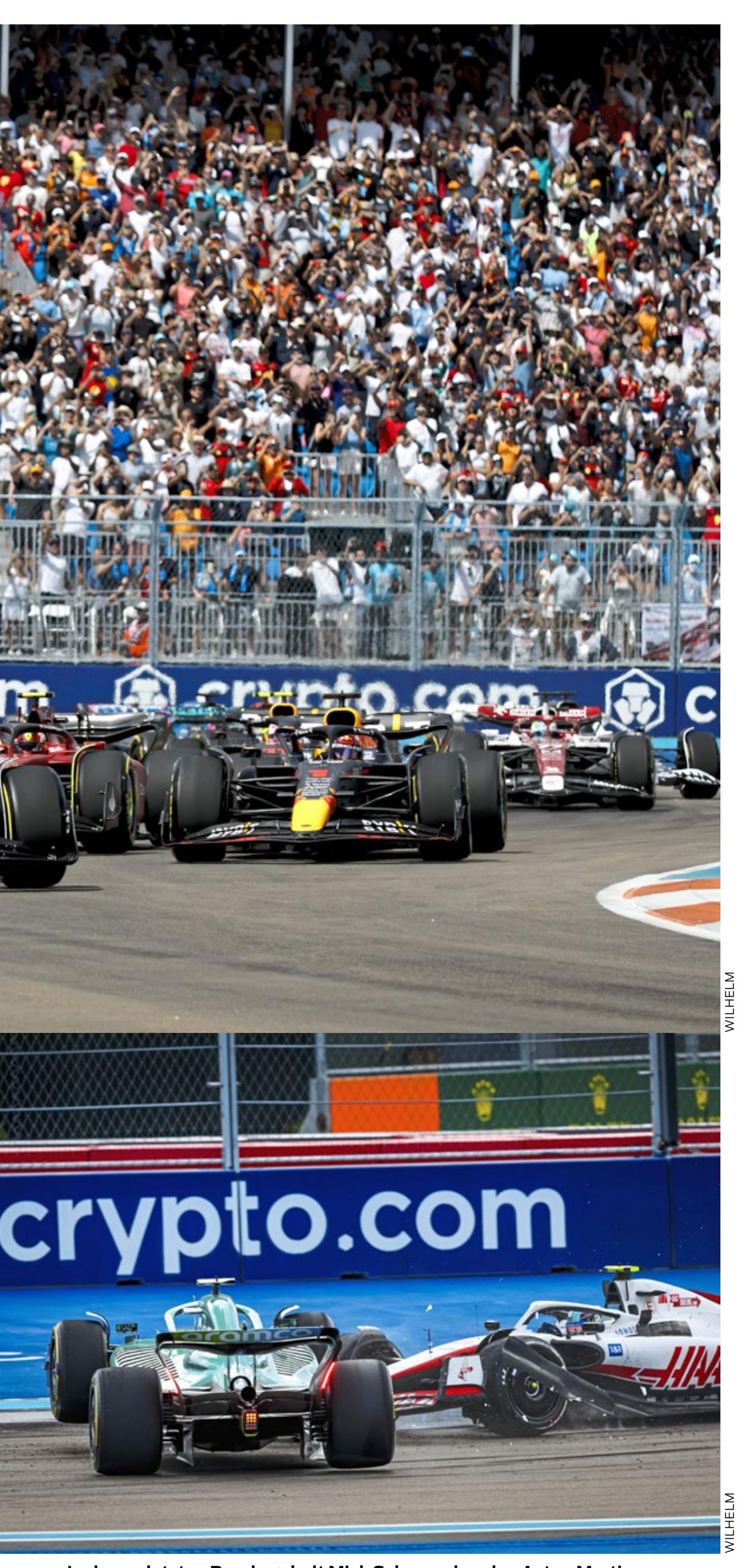
Verstappen schiebt sich schon am Start an Sainz vorbei. In Runde 9 schnappt sich der Weltmeister dann auch den zweiten Ferrari von Leclerc



RED BULL

Bei 30 °C und hoher Luftfeuchtigkeit wurde der Miami-GP zu einer schweißtreibenden Angelegenheit. Alle Piloten mussten an ihre Grenzen gehen

Druck eiskalt



WILHELM

WILHELM

In der vorletzten Runde gabelt Mick Schumacher den Aston Martin von Vettel auf. Dadurch fliegen beide deutsche Piloten aus den Punkten

Zeit mehr gutmachte. Verstappen kam besser aus Kurve 16 auf die 1,28 Kilometer lange Gerade.

Nur die Zuverlässigkeit bereitet Red Bull Kopfschmerzen. Pérez verpasste ein Podest, weil nach einem Drittel ein Sensor an einem Zylinder aussetze. Das kostete ihn laut Horner etwa 20 Kilowatt (27 PS) an Leistung. Mit den Upgrades der letzten Wochen hat sich Red Bull leicht an Ferrari vorbeigearbeitet. Die Scuderia will in Barcelona erstmals mit Neuentwicklungen größer aufschlagen. Teamchef Mattia Binotto hofft: „Wir haben einen Budgetdeckel. Red Bull kann nicht so weiterentwickeln. Irgendwann wird sie das Geld zwingen, damit aufzuhören."

Wieso war Mercedes nicht mal dritte Kraft?

Sowohl in der Quali als auch in der Rennpace musste sich Mercedes hinter Alfa Romeo anstellen. Valtteri Bottas hielt seinen Verfolger Lewis Hamilton bis zum Safety Car sicher auf Distanz. Der Sauber C42 wird immer besser, ist ein guter Allrounder in Kurven mit einer Präferenz für die langsamen, gesegnet mit einem kräftigen Motor und einem Fahrwerk, das die Reifen schont. Erst ein Fehler neun Runden vor Schluss in Kurve 17 warf Bottas vom fünften Platz und öffnete den Mercedes dahinter die Tür.

George Russell – als Zwölfter gestartet – hatte seinen Wechsel von hart auf medium so lange rausgezögert, bis ihm das Safety Car einen Gratisstopp schenkte. Damit hatte er einen Reifenvorteil, als es ins Finale ging, und überholte so den Teamkollegen. Hamilton hatte nach Australien erneut das Safety Car gegen sich. Den Strategen waren die Hände gebunden. Sie ließen ihm die Wahl: draußen bleiben und durchhalten – was er machte. Oder reinkommen und hinter Russell fallen. Hamilton klagte, dass er im Cockpit gar nicht die nötigen Informationen habe, um selbst zu entscheiden. Auch der Rekordweltmeister muss eingestehen, dass sein Team es nicht hätte besser machen können.

Nach einer Bestzeit am Freitag träumte Mercedes für eine Nacht, endlich im Kampf an der Spitze eingreifen zu können. Doch das lästige Bouncing holte die Silberpfeile in der Qualifikation wieder ein. Es gibt viele Faktoren, die darauf Einfluss nehmen: zum Beispiel Bodenwellen, Asphaltbeschaffenheit, Wind, Griplevel, Temperatur. Langsame Kurven waren in Miami eine offensichtliche Schwachstelle für Mercedes. Die Rückmeldung des Silberpfeils an die Fahrer lässt zu wünschen übrig. „Das hatten wir in den vergangenen Jahren nicht, dass das Gefühl der Fahrer nicht zu den Daten passt", verrät Toto Wolff. Den Lichtblick im Training sieht Mercedes als Hoffnungsschimmer. „Seit Beginn fliegen wir im Nebel. Am Trainingsfreitag haben wir gesehen, dass dieses Auto schnell sein kann. Potenzial ist da, wir wissen aber immer noch nicht, wie wir es freisetzen." In Barcelona wird es weitere Upgrades geben. Aber: Alles steht und fällt mit dem Hüpfen auf den Geraden.

Wie leitete Alonso den Unfall der Deutschen ein?

Fernando Alonso ist mit allen Wassern gewachsen. Das demonstrierte der Doppelweltmeister in Runde 53. Mit voller Absicht kürzte er in der Schikane ab, um Mick Schumacher hinter sich aus dem DRS-Fenster zu treiben. Der Messpunkt dafür liegt nach Kurve 16. Die Sportkommissare ließen es ihm nicht durchgehen und sprachen im Nachgang eine Fünfsekundenstrafe aus. Die zweite dieser Art ließ Alonso aus den Punkten purzeln.

Sein Manöver trieb Mick Schumacher, zu diesem Zeitpunkt Neunter, in die Fänge von Esteban Ocon. Der Franzose griff in Kurve 17 mit Softreifen auf der Außenspur an. Schumacher deckte ab und Sebastian Vettel schlüpfte auf der Innenspur durch. Sein Aston Martin ging jedoch früh auf der Zielgeraden in den Ladebetrieb über. Da witterte der Haas-Pilot wohl eine Chance. Er lancierte ein Ausbremsmanöver innen, war dafür aber viel zu weit weg. Schumacher gabelte den Aston Martin an der Seite auf. Aus der Traum von den ersten WM-Punkten. ■

GP MIAMI: 5. VON 23 LÄUFEN, 8. MAI 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,412 km**
Runden:	**57**
Distanz:	**308,326 km**
Zuschauer:	**83 000**
Wetter:	**30 Grad, bewölkt**
Topspeed Qualifikation:	**334,6 km/h (Pérez)**
Topspeed Rennen:	**345,6 km/h (Magnussen)**
Gangwechsel/Runde:	**40**
Volllastanteil:	**72 %**
Pole-Position 1. Kurve:	**200 m**
Führungswechsel:	**3**

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

70 3 · 326 8 · 90 3 · 140 3 · 240 6 · 75 2 · 95 3 · 140 3 · 130 3 · 265 7 · 287 7 · 95 3 · 145 3 · 90 3 · 205 3 · 120 3 · 225 5 · 285 8 · 295 8

STARTAUFSTELLUNG

1	Charles Leclerc, MC	16
2	Carlos Sainz, E	55
3	Max Verstappen, NL	1
4	Sergio Pérez, MEX	11
5	Valtteri Bottas, FIN	77
6	Lewis Hamilton, GB	44
7	Pierre Gasly, F	10
8	Lando Norris, GB	4
9	Yuki Tsunoda, J	22
10	Lance Stroll, CDN[1)]	18
11	Fernando Alonso, E	14
12	George Russell, GB	63
13	Sebastian Vettel, D[1)]	5
14	Daniel Ricciardo, AUS	3
15	Mick Schumacher, D	47
16	Kevin Magnussen, DK	20
17	Guanyu Zhou, CHN	24
18	Alexander Albon, T	23
19	Nicholas Latifi, CDN	6
20	Esteban Ocon, F	31

Startnummer
1) Start aus Boxengasse wegen Benzin-Problem

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Leclerc	2	104
2.	Verstappen	3	85
3.	Pérez		66
4.	Russell		59
5.	Sainz		53
6.	Hamilton		36
7.	Norris		35
8.	Bottas		30
9.	Ocon		24
10.	Magnussen		15
11.	Ricciardo		11
12.	Tsunoda		10
13.	Gasly		6
14.	Vettel		4
15.	Albon		3
16.	Alonso		2
17.	Stroll		2
18.	Zhou		1
19.	Schumacher		0
20.	Hülkenberg		0
21.	Latifi		0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	Verstappen	57/48[1)]	1:34.24,258 h = 195,960 km/h	1.31,361 min
2.	Leclerc	57/8	+ 3,786 s	1.31,488 min
3.	Sainz	57/1	+ 8,229 s	1.31,790 min
4.	Pérez	57	+ 10,638 s	1.31,819 min
5.	Russell	57	+ 18,582 s	1.32,195 min
6.	Hamilton	57	+ 21,368 s	1.32,941 min
7.	Bottas	57	+ 25,073 s	1.33,184 min
8.	Ocon	57	+ 28,386 s	1.33,163 min
9.	Albon	57	+ 32,365 s	1.33,447 min
10.	Stroll	57	+ 37,026 s	1.33,312 min
11.	Alonso [2)+2)]	57	+ 37,128 s	1.33,331 min
12.	Tsunoda	57	+ 40,146 s	1.33,035 min
13.	Ricciardo [2)]	57	+ 40,902 s	1.33,265 min
14.	Latifi	57	+ 49,936 s	1.34,169 min
15.	Schumacher	57	+ 1.13,305 min	1.32,528 min
16.	Magnussen [2)]	56	Kollision (P 16)	1.33,511 min
17.	Vettel	54	Kollision (P 91)	1.33,479 min
18.	Gasly	45	Aufhängung (P 18)	1.34,487 min
19.	Norris	39	Unfall (P 14)	1.33,411 min

1) Runden in Führung, 2) +5 Sekunden Strafe, Bestwerte in Rot

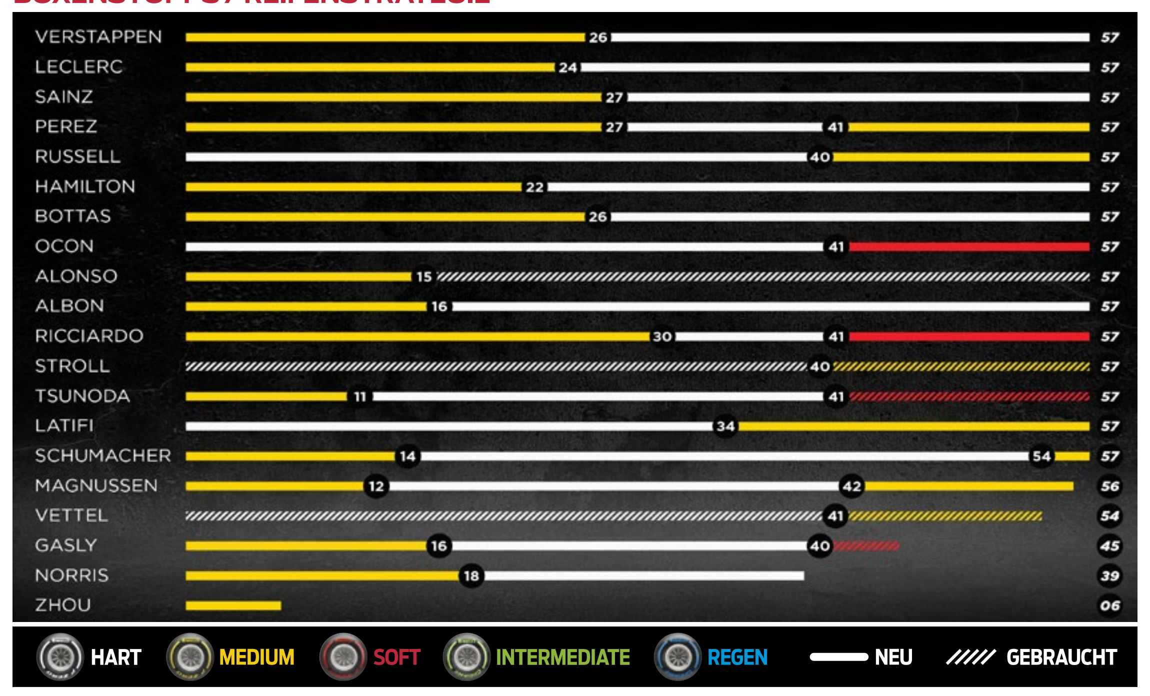
KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Ferrari	2	157
2.	Red Bull	3	151
3.	Mercedes		95
4.	McLaren		46
5.	Alfa Romeo		31
6.	Alpine		26
7.	Alpha Tauri		16
8.	Haas		15
9.	Aston Martin		6
10.	Williams		3

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	4:1
Hamilton – Russell	3:2
Leclerc – Sainz	5:0
Norris – Ricciardo	5:0
Alonso – Ocon	3:2
Gasly – Tsunoda	4:1
Vettel – Stroll	2:1
Albon – Latifi	4:1
Bottas – Zhou	5:0
Schumacher – Magnussen	2:3

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



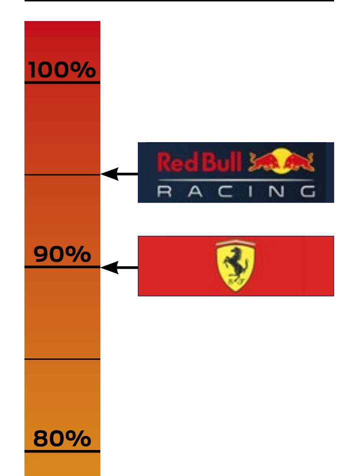
GP MIAMI, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.31,098 min	26
2.	George Russell	Mercedes	+ 0,071 s	23
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,179 s	14
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,203 s	22
5.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,400 s	27
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,430 s	25
7.	Alexander Albon	Williams Merc.	+ 0,756 s	20
8.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,858 s	23
9.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,461 s	20
10.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,494 s	21
11.	Lando Norris	McLaren	+ 1,517 s	26
12.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,786 s	31
13.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,922 s	23
14.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,926 s	24
15.	Esteban Ocon	Alpine	+ 2,319 s	27
16.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,478 s	23
17.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 2,675 s	13
18.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,945 s	27
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,847 s	20
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 4,539 s	27

GP MIAMI, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	George Russell	Mercedes	1.29,938 min	18
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,106 s	21
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,212 s	19
4.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,241 s	18
5.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,434 s	20
6.	Lando Norris	McLaren	+ 0,597 s	20
7.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,609 s	20
8.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 0,922 s	24
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,923 s	20
10.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,983 s	19
11.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,026 s	9
12.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,270 s	23
13.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,322 s	23
14.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,455 s	23
15.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,649 s	21
16.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,693 s	23
17.	Alexander Albon	Williams	+ 1,.772 s	21
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,975 s	14
19.	Max Verstappen	Red Bull	keine Zeit	1
20.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	keine Zeit	0

FORMBAROMETER

















WILLIAMS RACING

100% · 90% · 80% · 70% · 60% · 50% · 40% · 30% · 20% · 10% · 0%

GP MIAMI, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Sergio Pérez	Red Bull	1.30,304 min	21
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,194 s	23
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,345 s	20
4.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,732 s	18
5.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,745 s	24
6.	Mick Schumacher	Haas	+ 0,746 s	19
7.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,868 s	24
8.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,923 s	20
9.	Alexander Albon	Williams	+ 1,197 s	14
10.	Lando Norris	McLaren	+ 1,290 s	18
11.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,355 s	24
12.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,361 s	22
13.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,424 s	19
14.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,581 s	26
15.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,586 s	20
16.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,597 s	18
17.	George Russell	Mercedes	+ 1,620 s	19
18.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,747 s	16
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,072 s	16
20.	Esteban Ocon	Alpine	keine Zeit	3

GP MIAMI, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Charles Leclerc	1.29,474	1.29,130	1.28,796
2.	Carlos Sainz	1.30,079	1.29,729	1.28,986
3.	Max Verstappen	1.29,836	1.29,202	1.28,991
4.	Sergio Pérez	1.30,055	1.29,673	1.29,036
5.	Valtteri Bottas	1.30,845	1.29,751	1.29,475
6.	Lewis Hamilton	1.30,388	1.29,797	1.29,625
7.	Pierre Gasly	1.30,779	1.30,128	1.29,690
8.	Lando Norris	1.30,761	1.29,634	1.29,750
9.	Yuki Tsunoda	1.30,485	1.30,031	1.29,932
10.	Lance Stroll	1.30,441	1.29,996	1.30,676
11.	Fernando Alonso	1.30,407	1.30,160	
12.	George Russell	1.30,490	1.30,173	
13.	Sebastian Vettel	1.30,677	1.30,214	
14.	Daniel Ricciardo	1.30,583	1.30,310	
15.	Mick Schumacher	1.30,645	1.30,423	
16.	Kevin Magnussen	1.30,975		
17.	Zhou Guanyu	1.31,020		
18.	Alexander Albon	1.31,266		
19.	Nicholas Latifi	1.31,325		
20.	Esteban Ocon	keine Zeit		

STATISTIK DES WOCHENENDES

06

Auf den letzten sechs neuen Strecken – Jeddah 2021, Losail 2021, Portimão 2020, Mugello 2020, Baku 2016, Sotschi 2014 – hat immer Mercedes das Premierenrennen gewonnen. Diese Serie wurde in Miami durchbrochen. Lewis Hamilton kam bei seinen zehn Starts auf amerikanischem Boden bisher immer unter die ersten vier. Diese Serie riss ebenfalls. Dafür konnte George Russell seinen guten Start im deutsch-britischen Werksteam fortsetzen. Der Mercedes-Neuzugang landete dieses Jahr das fünfte Mal in Folge in den Top 5.



George Russell hielt seine Serie, Lewis Hamilton nicht

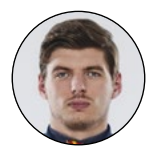
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton – Mercedes AMG F1
Note: 07/10 – Ø 7,40
Die Erleichterung war Hamilton anzumerken. Endlich mal wieder ein Quali-Sieg gegen Russell. Im Rennen spielte die Taktik Hamilton einen Streich. Russell hatte im Finale die frischeren Reifen. Der Ex-Champion gab dem Team die Schuld.



George Russell – Mercedes AMG F1
Note: 08/10 – 8,40
Russell wird mit jedem Rennen besser und für Hamilton immer mehr zum Problem. Ein Beinahe-Abflug verdarb ihm das Q2. Im Rennen belohnte ihn ein Safety Car für seine Alternativstrategie. Dann rang er Hamilton im Zweikampf nieder.



Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,20
Technikpech verkürzte die Vorbereitungszeit auf 15 Runden. Unter den Umständen war der dritte Startplatz ein Erfolg. Im Rennen zeigte Max seine Zweikampfstärke. Gegen Sainz beim Start, gegen Leclerc im Duell um den Sieg.



Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 07/10 – Ø 8,20
Wieder kam Pérez seinem Teamkollegen bis auf eine Zehntelsekunde nahe. Doch im Rennen musste er hinter Sainz schnell abreißen lassen. Ein Motorproblem kostete fünf Sekunden. Als er wieder an Sainz dran war, half nicht einmal DRS.



Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 09/10 – Ø 8,60
Leclerc ist der einzige Gegner für Verstappen. Der WM-Spitzenreiter stellte seinen Ferrari auf die Pole-Position, konnte aber die Führung gegen den schnelleren Red Bull nicht verteidigen. Leclerc bot Verstappen aber einen Kampf bis zu Schluss.



Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 6,80
Das Wochenende begann mit einem weiteren Crash. Dass sich Sainz davon erholte, zeugt von mentaler Stärke. Der zweite Startplatz war unter den Umständen eine starke Leistung. Das Rennen zeigte aber, dass er mit Leclerc nicht mithalten kann.



Lando Norris – McLaren
Note: 06/10 – Ø 7,60
Der Aufstieg ins Q3 war das Highlight seines Wochenendes. Der wilde Crash im Rennen der Kontrapunkt. Vielleicht hätte Norris antizipieren sollen, dass Gasly ihn nicht sehen konnte. Der McLaren war in Miami kein Auto für WM-Punkte.



Daniel Ricciardo – McLaren
Note: 06/10 – Ø 6,40
Ricciardos Samstag war nach dem Q2 zu Ende. Der Motor sprang zu spät an, was ihn zu einer Aufwärmrunde im Quali-Tempo zwang. Das ruinierte die Reifen. Im Rennen kam Ricciardo mit einem langen ersten Stint in Punktenähe.



Fernando Alonso – Alpine
Note: 07/10 – Ø 7,60
Wieder null Punkte. Zwei Strafen warfen ihn von Platz 8 auf 11. Für die Kollision mit Gasly übernahm Alonso die Verantwortung. Für das Abkürzen der Schikane nicht. Schon in der Qualifikation hatte Alonso Pech. Sainz stand im Weg.



Esteban Ocon – Alpine
Note: 07/10 – Ø 7,20
Ocon fährt im Schnitt drei Zehntel langsamer als Alonso, macht aber die Punkte. Der Crash im dritten Training und der daraus resultierende letzte Startplatz gehen auf sein Konto. Er versöhnte Alpine mit einer tollen Aufholjagd.



Pierre Gasly – Scuderia Alpha Tauri
Note: 07/10 – Ø 7,00
Qualifikation und Rennen liefen gut. Bis zur 39. Runde, als sich Alonso an dem Alpha Tauri mit Radkontakt vorbeiboxte. Danach war Gaslys Auto beschädigt. Trotzdem hätte er besser aufpassen müssen, als ihn Norris überholte.



Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 06/10 – Ø 6,40
Der Sprung ins Q3 schien die gute Form von Tsunoda fortzusetzen. Doch schon in der Anfangsphase des Rennens verlor der Japaner Plätze. Der frühe Boxenstopp warf ihn ans Ende des Feldes zurück. Dort verschwand er in der Versenkung.



Sebastian Vettel – Aston Martin
Note: 06/10 – Ø 5,67
Ein Fehler in der Schikane warf ihn aus dem Q2. Weil die Benzintemperatur zu niedrig war, mussten beide Aston Martin aus den Boxen starten. In Runde 53 lag Vettel plötzlich in den Punkten. Bis ihn Schumacher auf die Hörner nahm.



Lance Stroll – Aston Martin
Note 08/10 – Ø 6,80
Zuerst der Quali-Sieg gegen Vettel, dann ein WM-Punkt. Stroll musste zwei Stunden darauf warten. Alonsos Strafe bescherte ihm den 10. Platz. Nicht schlecht für einen Start aus der Boxengasse. Einziger Kritikpunkt: ein schlechter Re-Start.



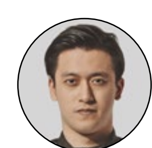
Nicholas Latifi – Williams Racing
Note: 05/10 – Ø 3,40
In der Quali fehlten nur 0,59 Sekunden auf Albon. Das ist ein Fortschritt. Der Start auf den harten Reifen war keine gute Idee. Latifi brachte sie nicht auf Temperatur. Auf den Medium-Reifen ging es besser, doch dann musste er Sprit sparen.



Alex Albon – Williams Racing
Note: 09/10 – Ø 7,80
Albon ist die Lebensversicherung für Williams. Zum zweiten Mal holte der Thailänder Punkte. Diesmal gleich zwei. Und das von Startplatz 18. Entscheidend war der Undercut gegen Ricciardo. Und das gute Renntempo des Autos.



Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 09/10 – Ø 8,40
Bottas kämpft im Alfa Romeo auf Augenhöhe mit den Mercedes-Piloten. Hört sich an wie ein Märchen, ist aber wahr. In der Startaufstellung stand er vor den Silberpfeilen. Das Safety Car und ein Verbremser kosteten Bottas den fünften Platz.



Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 05/10 – Ø 6,40
Nach dem guten Saisonbeginn wird es jetzt zäher für Zhou. Das Ausscheiden im Q1 schob er darauf, dass er im entscheidenden Moment eine Gruppe von Autos vor sich hatte. Nach nur sechs Runden war mit einem Wasserleck Schluss.



Mick Schumacher – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 5,80
Das beste Wochenende von Schumacher endete mit einer selbst verschuldeten Kollision mit Vettel. Das kostete beide deutsche Fahrer Punkte. Bis dahin war Schumacher schnell, überholte gut und setzte Magnussen hart zu.



Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 7,40
Ein Funkproblem kostete den Aufstieg ins Q2. Magnussen kämpfte sich im Rennen frei, hatte trotz eines Frontflügelschadens Punkte vor Augen. Dann setzte er auf Risiko und holte in der SC-Phase frische Reifen. Zu hoch gepokert.

AUS DEM FAHRERLAGER

EHERING SCHÜTZT
In der Diskussion „Schmuck im Cockpit“ lieferte Romain Grosjean eine schöne Anekdote. Er zeigte Freunden seine verbrannten Hände und sagte: „Nur dort, wo mein Ehering war, ist die Haut nicht verbrannt.“

GP MIAMI UNTER WASSER
Umweltexperten prophezeien dem Süden von Florida durch den Anstieg der Meere den Untergang: 2060 stehe Miami unter Wasser. Sebastian Vettel traf sich in Miami mit Wissenschaftlern und machte auf das Problem aufmerksam. Auf seinem T-Shirt stand: „Miami 2060, erster GP unter Wasser. Handle jetzt oder schwimme später!“ Auf seinem Helm erinnerte ein Schnorchel an das Problem.



JMD

Vettel-Helm mit Schnorchel

SAINZ FEIERT MIT REAL
Vater und Sohn Sainz sind große Real-Madrid-Fans. Während der Junior bereits seine Reise nach Miami antreten musste, verfolgte Sainz senior das Halbfinale zwischen Real Madrid und Manchester City live im Estadio Bernabéu. Zehn Minuten vor Schluss verließ der ehemalige Rallye-Weltmeister frustriert die Tribüne, Manchester führte 1:0. Auf dem Parkplatz angekommen, hörte er plötzlich Jubel im Stadion. Sainz eilte zurück und erlebte noch den Final-Einzug seiner Lieblingsmannschaft.

ABFINDUNG FÜR MASI
Gerüchteweise ist zu hören, dass sich die FIA und ihr ehemaliger Rennleiter Michael Masi außergerichtlich auf eine Abfindung einigen. Sonst hätte eine Klage gedroht. Masi pochte offenbar darauf, dass der Verband ihm einen gleichwertigen Job verschafft. Das Problem der FIA sei dabei gewesen, dass der eigene Untersuchungsbericht zum Finale 2021 in Abu Dhabi zu dem Schluss kommt, dass Masi kein gravierender Fehler unterlaufen wäre. Ein Gerichtsstreit hätte teuer für die FIA werden können.

ANDRETTI BEI ALPINE
Michael Andretti arbeitet weiter an seinem Formel-1-Einstieg. Man muss kein Hellseher sein, um zu ahnen, mit welchem Team der Ex-IndyCar-Champion zusammenarbeiten will. Michael Andretti und seine Investoren konferierten jeden Tag mit den Alpine-Chefs. Der Antrag bei der FIA ist gestellt. Der Verband arbeitet an einem Aufnahmeprozess und einer Ausschreibung. Falls es noch andere Interessenten gibt.

WEITER MIT NETFLIX
Die Seifenoper „Drive to survive“ hat zum Boom der Formel 1 in den USA beigetragen. Die Zusammenarbeit mit dem Streamingdienst Netflix wird deshalb verlängert. Die F1 bestätigt, dass es eine fünfte und sechste Staffel geben wird.

DINNER MIT JORDAN
Für Pierre Gasly erfüllte sich ein Traum. Der Franzose traf sich vor dem Miami-GP zum Abendessen mit Basketball-Legende Michael Jordan. Beide tauschten Utensilien aus: „Ich gab ihm einen Helm, er mir ein paar Jordan-Schuhe.“



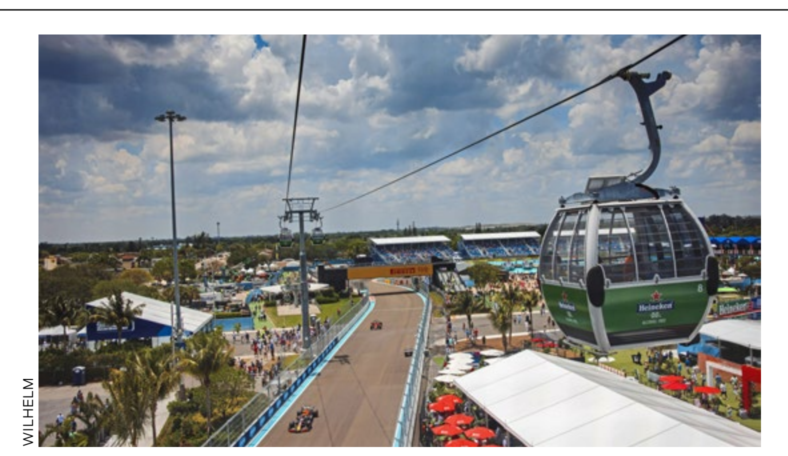
GASLY

Gasly trifft Michael „Air“ Jordan

HIGH SOCIETY IN MIAMI-GP
Die Premiere in Miami zog die Promis an. Ein paar der Größen aus Sport und Showbusiness: Basketball-Megastar Michael Jordan, Fußballer David Beckham, Sänger Pharrell Williams, Schauspieler Ashton Kutcher und die ehemalige First Lady der USA, Michelle Obama.

KOMMENTAR

Die Formel-1-Gemeinde ist hin- und hergerissen. War die Premiere der Formel 1 in Miami ein Show-Event oder ein Autorennen? Die Wahrheit liegt in der Mitte. Da war viel Glamour mit etwas Sport als Rahmenprogramm. Fast so wie der Grand Prix von Monaco, nur anders inszeniert. In Monte Carlo ist alles echt, soweit man diesen Operettenstaat als echt bezeichnen kann. Aber das berühmte Stadtrennen ist seit 93 Jahren gewachsen. Miami ist neu im Kalender. Endlich, sagen viele, die von diesem Event schon seit 30 Jahren träumen. Der ursprüngliche Plan einer Strecke in Downtown scheiterte an Bürgerprotesten und Genehmigungen. Mit dem Umzug an das Hard Rock Stadion in einer dieser vielen seelenlosen amerikanischen Vorstädte musste das Miami-Flair der Strecke eingeimpft werden. Ein künstlicher Yachthafen ersetzte das zehn Kilometer entfernte Meer, ein aufgeschütteter Badestrand sorgte für South-Beach-Flair. Manche fanden das übertrieben. Doch ohne die Kosmetik wäre die Rennstrecke nur ein aufgeblasener Parkplatz-Kurs geworden wie einst in Las Vegas, spottete Bernie Ecclestone aus der Ferne. Das wollten sich die Veranstalter in Miami nicht nachsagen lassen. Dieses Event musste ein Erfolg werden, egal wie. Die neue Begeisterung der Amerikaner für den GP-Sport brauchte eine Bestätigung. Miami steht für die neue Formel 1, Monte Carlo für die alte. Die neue Wirklichkeit bekommt 2023 mit Las Vegas ein weiteres Highlight. Da schwingt die Gefahr mit, dass bald nur noch Destinationen mit großem Namen und viel Geld im Kalender stehen. Und mit Rennstrecken, die bei Nahaufnahmen alle gleich aussehen, weil sie von Mauern und FIA-Sicherheitszäunen eingerahmt sind. Die Formel 1 ist gut beraten, wenn sie die alte Welt nicht fallen lässt. Wir akzeptieren die neue Künstlichkeit, solange es Abwechslung gibt. Monaco, Spa oder Monza sind ein Kontrapunkt dazu und das historische Erbe des Sports. Also Finger weg davon! ■



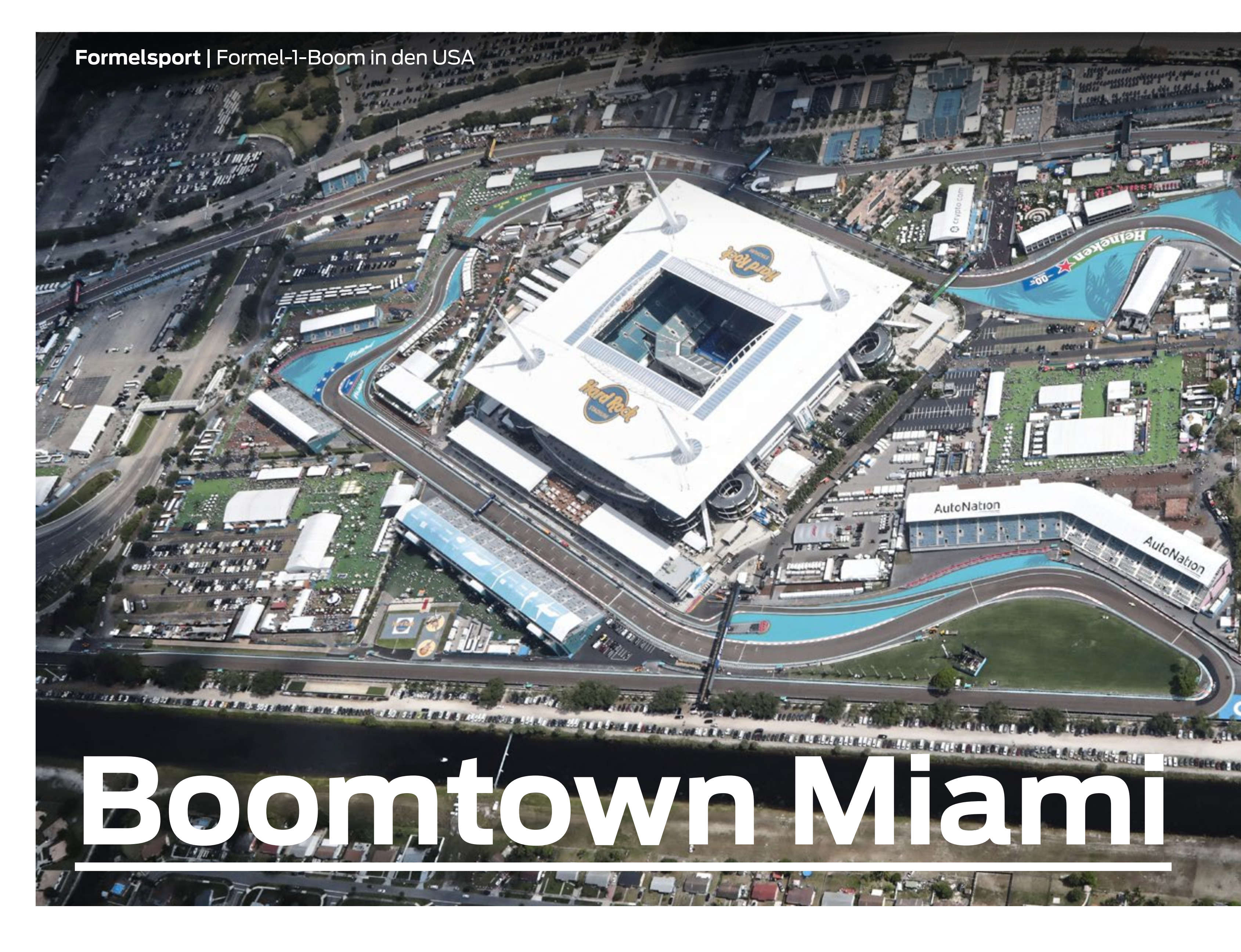
WILHELM

Miami lieferte eine große Show mit der Formel 1 im Rahmenprogramm



Michael Schmidt
Redakteur

Wie hat Ihnen der Grand Prix in Miami gefallen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



Boomtown Miami

Vor zehn Jahren war die Formel 1 in den USA eine Randsportart. Seit Netflix die Königsklasse in die amerikanischen Wohnzimmer brachte, hebt sie ab. Der GP in Miami steht für die neue Begeisterung.

Von: **Michael Schmidt**

Das erste Plakat begrüßte uns gleich hinter dem Flughafen von Miami. Die Formel 1 ist in der Stadt, stand da unter einem Aston Martin. Vor zehn Jahren hätte man vielerorts noch die Frage gehört: „Formula what?" Heute muss man die Formel 1 den Amerikanern nicht mehr erklären. „Wenn mich die Leute am Flughafen, auf der Straße oder im Restaurant treffen, wollen sie nichts über Nascar oder IndyCar wissen. Alle fragen mich nur nach der Formel 1 aus", erzählt die amerikanische Rennlegende Mario Andretti.

Alle wollten dabei sein, beim ersten Grand Prix von Miami. Es gab nur ein Problem: Die 83 000 Sitze rund um das Miami Autodrome waren für Samstag und Sonntag im Handumdrehen ausverkauft. Es störte keinen, dass die Tickets für das Rennen mit 1000 Dollar teurer waren als in Monte Carlo. 70 Prozent der Plätze gingen an Firmen, die am Goldrausch irgendwie teilhaben wollen. Mercedes, Ferrari und McLaren stellten eigene Tribünen für bis zu 1900 Gäste auf.

Es ging vor allem um eines: sehen und gesehen werden. Der Miami GP war ein Event, das man nicht verpassen durfte. Pierre Gasly wunderte sich: „Ich hatte noch nie so viele Freunde wie in dieser Woche. Alle haben mich um Tickets angebettelt. Viele haben mir erzählt, dass sie auch ohne Karten nach Miami fliegen, nur um in der Stadt zu sein, wo es passiert." McLaren baute am South Beach einen Speed Shop auf, in dem 3500 Fans das Rennen auf einer Leinwand verfolgen und nebenbei Party machen konnten. Die Rennstrecke haben sie bestenfalls am Mittwoch gesehen, als sich die Formel 1 auf einer Bühne vor dem Hard Rock Stadium präsentierte. 10 000 Besucher wollten die Stars einmal aus der Nähe erleben und sich im Bus um die 5,412 Kilometer lange Strecke kutschieren lassen.

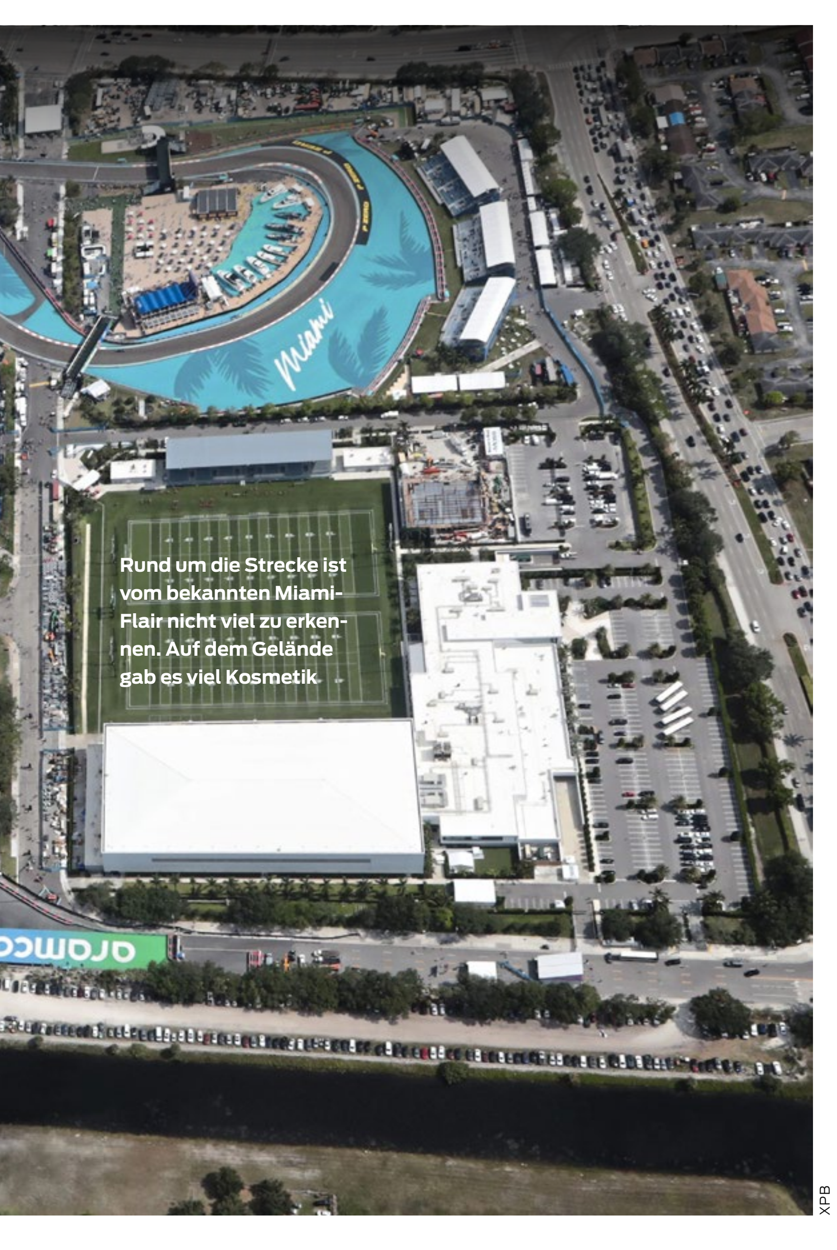
> „Wenn etwas erfolgreich ist, dann funktioniert es auch in den USA. Hätten wir noch einen amerikanischen Fahrer, würde das Interesse explodieren"
>
> Mario Andretti

Der Paddock Club musste erweitert werden, so groß war die Nachfrage. Nicht einmal Mondpreise von 10 000 bis 15 000 Dollar pro Person schreckten die Firmen ab. Haas-Teamchef Günther Steiner erklärt, wie der Boom die Gesetzmäßigkeiten umdreht: „Die Firmen vermitteln ihren Gästen, dass es ein Privileg ist, sich so einen exklusiven Platz für 10 000 Dollar zu kaufen." McLaren schleuste pro Tag 500 Gäste durch den Paddock Club, 155 durch das Fahrerlager und 350 durch einen Pavillon an der Strecke. Das Fahrerlager platzte aus allen Nähten und wurde zum Laufsteg für die Prominenz.

Hafen ohne Wasser

Da ließ es sich verschmerzen, dass die Rennstrecke optisch gepimpt wurde, um ein Parkplatzrennen wie vor 40 Jahren in Las Vegas zu vermeiden. Von Miami ist in der Gegend rund um das Hard Rock Stadium wenig zu spüren. Es gilt als Problemviertel. Das Meer liegt zehn Kilometer weit weg, und die Wolkenkratzer von Downtown sieht man höchstens als Silhouette am Horizont.

Wenn Strand und Wasser fehlen, dann holt man sich die Kulisse eben an die Strecke. Im Innenraum von Kurve 8 wurde ein künstlicher Hafen angelegt. Das



Rund um die Strecke ist vom bekannten Miami-Flair nicht viel zu erkennen. Auf dem Gelände gab es viel Kosmetik

XPB

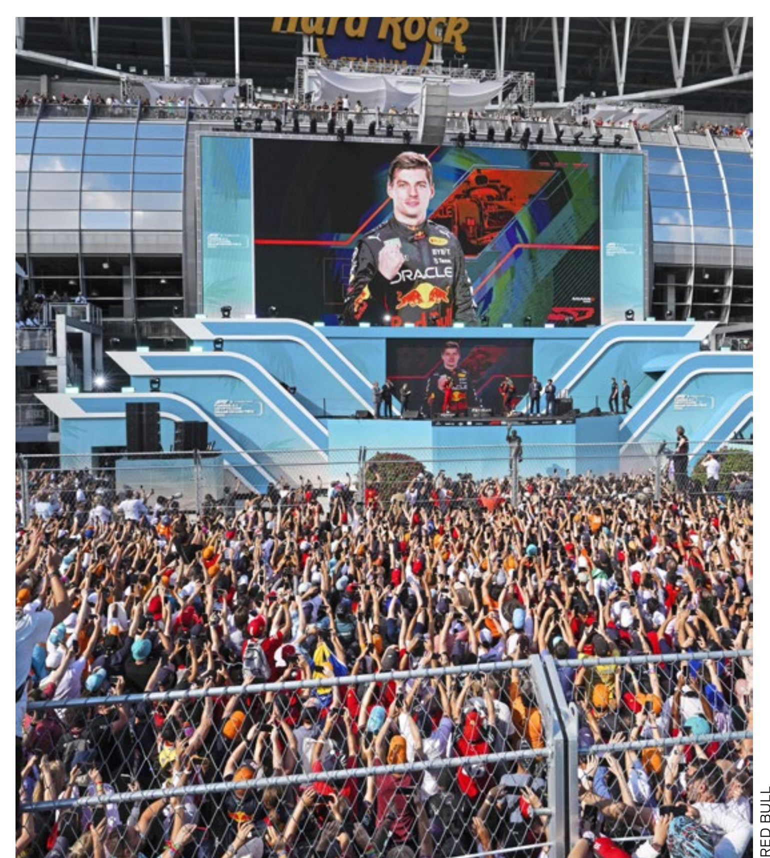
Wasser war eine blaue Folie, die Yachten waren echt und wurden auf Achse an ihren Bestimmungsort gebracht. In Kurve 11 und 12 konnte man sich das Geschehen auf der Piste aus einem künstlich aufgeschütteten Sandkasten anschauen. Sonnenschirme und Liegestühle inklusive.

Die Traditionalisten regten sich natürlich über so viel Kosmetik auf, aber sie blieben in der Minderzahl. Die meisten sahen es ganz pragmatisch. Das Rennen in Miami war der Schritt in eine neue Dimension, und es stand für einen Hype, den selbst die größten Optimisten im Formel-1-Management überrascht hat. „Es fühlt sich an wie der Superbowl", ordnete Formel-1-Chef Stefano Domenicali sein Vorzeigeprojekt ein.

Auf der Suche nach den Ursachen der Begeisterung für einen Sport aus der Alten Welt sind sich die Experten nur in einer Sache einig. „Der große Türöffner war die Doku-Serie „Drive to survive" auf Netflix. Sie hat das Interesse geweckt, weil sie den Sport als ein großes Drama mit Glamourfaktor verkauft. Die Amerikaner lieben das", analysiert Günther Steiner.

Mario Andretti geht noch mehr in die Tiefe: „In der Vergangenheit hatte die Formel 1 kein Zuhause in den USA. Long Beach, Detroit, Phoenix: Wir sind gekommen und gegangen. Und so war es mit dem Interesse. Mit Austin hat sich das geändert. Da wurde viel Arbeit investiert, den Amerikanern den Sport zu erklären und ihnen zu sagen: Wenn du das Rennen diesmal verpasst, probiere es im nächsten Jahr. Du kannst dich darauf verlassen, dass wir wiederkommen. Das hat ein gewisses Grundverständnis geschaffen. Dann kam Netflix und hat den Leuten die Menschen in diesem Sport verkauft. Das fanden sie spannend."

Die Komplexität des Sports schreckt die Amerikaner nicht ab. „Wenn den Amis mal was gefällt, dann wollen sie jedes Detail wissen. Die Fans sind sehr gut informiert", erzählt Steiner. Andretti glaubt, dass Netflix mit seiner Seifenoper den Nerv seiner Landsleute getroffen hat. „Und dann hat ihnen das Duell Hamilton gegen Verstappen noch ein Ass in die Hände gespielt. Jung gegen Alt. Der Platzhirsch gegen den Herausforderer: Die Story zieht immer. Das war wie A. J. Foyt gegen den jungen Andretti." Und noch etwas: Als Andretti 1978 den Titel gewann, war die Formel 1 in den Staaten auch populär. „Damals aber gab es die sozialen Netzwerke nicht, die diese Popularität wie einen Flächenbrand über das Land verteilen." ■



RED BULL

Alle wollten bei der F1-Party dabei sein und bezahlten extreme Ticketpreise



MOTORSPORT IMAGES

Neue Welt, alte Fahrer: Jackie Stewart, Mario Andretti & Emerson Fittipaldi



MOTORSPORT IMAGES

Die Show passte, an der Streckenführung gab es aber auch Kritik

Formel 1

Tony Brooks gestorben

Mit Tony Brooks ist eine weitere Formel-1-Legende gestorben. Der rasende Zahnarzt wurde 90 Jahre alt. Brooks warf 1959 seine Titelchance weg, weil er aus Sicherheitsgründen einen Boxenstopp einlegte.

Von: **Michael Schmidt**

Er war der schnellste Zahnarzt der Welt und bis zu seinem Tod am 3. Mai der älteste noch lebende GP-Sieger. Tony Brooks ist nur 38 Grands Prix gefahren, hat aber sechs davon gewonnen und stand zehn Mal auf dem Podium. Er war auch auf der Langstrecke ein Ass. Dafür stehen Siege bei den 1000-Kilometer-Rennen von Spa und am Nürburgring sowie bei der TT in Goodwood.

Der Mann, dessen Karriere schon 1960 endete, arbeitete sich trotz seines zeitraubenden Zahnmedizin-Studiums vom Clubsport schnell zum Werksfahrer bei Aston Martin hoch, stand aber immer im Schatten von Stirling Moss. Auch nach seinen drei GP-Siegen 1958 für Vanwall. Moss siegte vier Mal. 1959 heuerte Ferrari Brooks an. Vor dem Finale in Sebring hatte Brooks Titelchancen gegen Moss und Jack Brabham. Er vergab sie, weil er nach einer unverschuldeten Kollision mit Graf Trips zum Check einen Boxenstopp einlegte. Als gläubiger Katholik konnte er es nicht mit sich vereinbaren, ein unnötiges Risiko einzugehen. ■



MOTORSPORT IMAGES

Tony Brooks war der letzte noch lebende Rennsieger aus den 50er-Jahren

Formel 1

Hamilton gibt nach

Der Streit um das Schmuckverbot im Cockpit wurde in Miami zum Duell zwischen Lewis Hamilton und FIA-Rennleiter Niels Wittich. Hamilton gab erst nach, als die FIA den Teams mögliche Strafen aufzeigte.

Von: **Michael Schmidt**

Drei Tage vor dem GP Miami bekamen es die Fahrer schwarz auf weiß: Ab sofort ist das Tragen von Schmuck, Uhren oder Piercings untersagt. Für die feuerfeste Unterwäsche gelten genaue FIA-Vorschriften. Stichproben wurden angedroht. Außerdem mussten alle Teams vor der Veranstaltung versichern, dass ihre Piloten regelkonform im Cockpit Platz nehmen.

Daraus entwickelte sich eine Privatfehde zwischen Lewis Hamilton und FIA-Rennleiter Niels Wittich. Hamilton fühlte sich wegen seiner Piercings persönlich angegriffen. Der Stecker in der Nase kann nur von einem Arzt entfernt werden. Der Rekordsieger forderte das Recht auf persönliche Freiheit und meinte, dass es bis jetzt noch nie ein Problem gab. Wittich stellt sich auf den Standpunkt: Regeln sind Regeln, und die gelten für alle. FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem gab seinem Rennleiter Rückendeckung. Obwohl Hamilton ihn in einem Brief um Gnade bat.

Hamilton lenkte schließlich doch ein und bekam nur für das Nasenpiercing eine Freistellung bis zum nächsten Rennen. Der Grund für den Sinneswandel waren wohl die Strafen, die der Weltverband den Sportkommissaren empfahl: 25 000 Euro beim ersten Vergehen, 50 000 Euro im Wiederholungsfall sowie 100 000 Euro und Punktabzug beim dritten Mal. Den Teams droht bei falschen Angaben mit 250 000 Euro die Höchststrafe. ■

WILHELM

In Miami trug Hamilton demonstrativ jede Menge Schmuck und Uhren

NACHRICHTEN

FRACHTSORGEN IM FINALE
Die größte Herausforderung für die Frachtplaner der Formel 1 ist ausgerechnet der Doppelschlag am Ende der Saison. Im Moment kann man keine Cargo-Maschinen von São Paulo nach Abu Dhabi buchen. Das geht entweder nur mit einem Vorlauf von sechs Wochen, was zu riskant ist, oder mit einer unverantwortlich hohen Garantiesumme.

MCLAREN SAGT AUDI AB
Audi will ab 2026 mit einem eigenen Team in die Formel 1. McLaren war der Wunschkandidat für eine Übernahme. Doch die Verhandlungen kamen zu keinem Ergebnis. In Miami sagte McLaren-Boss Zak Brown Audi endgültig ab. Das Team aus Woking und seine Anteilseigner wollen nicht verkaufen: „Wir sind McLaren, und das wird auch so bleiben."

KEIN ÄRGER FÜR FERRARI
Ferrari, Alpine, Alfa Romeo und Alpha Tauri haben nach dem Rennen in Imola neue Pirelli-Reifen für 2023 getestet. Nach dem Test tauchten Fotos auf, die zeigten, dass Ferrari mit zwei unterschiedlichen Unterböden fuhr. Es wurde der Verdacht geäußert, Ferrari nutze den Reifentest, um einen neuen Unterboden für weniger Bouncing zu testen. Das war nicht der Fall. Ferrari hat beide Versionen bereits in dieser Saison gefahren – in Bahrain und in Imola. „Wir mussten den Boden wegen eines Schadens wechseln", klärte Teamchef Mattia Binotto auf.

FERRARI TAUSCHT MOTOR
Carlos Sainz bekam schon in Imola seinen zweiten Motor. Charles Leclerc, beide Haas und beide Alfa Romeo dann in Miami. Ferrari durfte den Motor wegen eines Problems mit der Zuverlässigkeit modifizieren. Die ersten Antriebseinheiten kommen nur noch am Freitag zum Einsatz. Das neue Hybridsystem debütiert erst mit dem dritten Motor. Aber nur in den Werksautos.


outdoor
Summit
imst
Jetzt informieren
outdoor-Wochenende
Imst, 17.-19. Juni 2022
Egal, ob Anfänger oder Profi. Beim outdoor SUMMIT in Imst gibt es für alle das passende Workshop- und Tourenangebot. Die geeignete Ausrüstung findest Du bei einem der vielen Aussteller auf dem Veranstaltungsgelände.
komoot
Rab
THE MOUNTAIN PEOPLE
Lowe alpine
Haglöfs
TERREIN
Tirol
imst
Jeden Tag Tirol
HIKING TROPHY 24h TO THE LIMIT

Tag der Unordnung

Toyota setzte sich auf abtrocknender Strecke durch, obwohl man ein Auto wegen Technikdefekt verlor

XPB

Das zweite Rennen der Sportwagen-WM in Spa war an Unordnung nicht zu überbieten: Von sechs Rennstunden wurden auch dank drei roter Flaggen nur drei Stunden unter Grün absolviert. Die vielen Gelb- und Rotphasen sorgten für ein Strategiechaos.

Von: **M. Schurig; A. Cotton**

Sie haben schon gehört, dass das 6h-Rennen der Sportwagen-WM (WEC) in Spa eher ein chaotischer Langweiler war, zumindest aus Zuschauersicht am TV? Nun, das ist nicht falsch, aber vielleicht können wir Sie mit ein paar netten Schlagzeilen locken, weiterzulesen? Glickenhaus holte seine erste Pole-Position! Porsche steht seit zwei Jahren in der GTE-Pro ununterbrochen auf Pole! Porsche-Star Kévin Estre schoss beim Start ausgerechnet seinen führenden Teamkollegen Gianmaria Bruni ab! LMP2-Pilot Robert Frijns war im Regen bis zu fünf Sekunden pro Runde schneller als der Hypercar-Toyota! Ex-Rallye-Weltmeister Ogier war parallel sieben Sekunden langsamer als Frijns! Das Rennen über sechs Stunden dauerte in Wahrheit nur drei – der Rest waren SC, FCY oder rote Flaggen! Interesse?

Beginnen wir mit den Big Guns an der Spitze, auch wenn in der Hypercar-Topklasse nur vier Autos am Start standen. Olivier Pla holte im Qualifying die erste Pole-Position für das Hypercar-Team von Jim Glickenhaus, alle vier Autos von Glickenhaus, Alpine und Toyota lagen innerhalb von vier Zehntelsekunden. Glickenhaus strahlte für den Rest des Wochenendes über beide Backen: „Das ist der Beweis, dass es der ACO mit der BOP in diesem Jahr ernst meint."

Im Rennen wurde schnell klar, dass Toyota bei der Konstanz die Oberhand hatte: Nach 40 Rennminuten hatten beide Toyota den Glickenhaus aufgeschnupft. Und Alpine? Nach dem Sieg in Sebring wurde die Leistung für den betagten LMP1-Oreca angekratzt, also musste man im Rennen auf Strategie und Schlauheit setzen.

Das hätte freilich auch nicht gereicht, um Toyota zu schlagen:


XPB

Porsche-Safety-Car führt vor WRT-LMP2: In Spa lief nicht alles nach Plan …

Nach knapp 30 Runden oder 65 Rennminuten hatten die beiden Toyota über 20 Sekunden Vorsprung auf Glickenhaus und Alpine herausgefahren, dann begann es erst leicht zu nieseln, später zu schütten, was nach etwas mehr als einer Stunde zur ersten roten Flagge führte. Der erste Versuch des Neustarts ging schief, weil der Regen unter SC-Bedingungen just in dem Moment stärker wurde, als Rennleiter Eduardo Freitas das Rennen freigeben wollte – was zu einer zweiten roten Flagge nach zwei Stunden führte.

Da war der zweite Toyota mit der Nummer 8 (Sébastien Buemi, Brendon Hartley, Ryo Hirakawa) schon ausgeschieden: Beim Start in die Formationsrunde nach der ersten roten Flagge offenbarte sich sofort ein Hybrid-Problem. Zwar konnte Buemi das Auto noch in Gang bringen, es blieb dann aber trotz eines Neustarts aller Bordsysteme kraft- und saftlos auf der Piste stehen, was bei Buemi einen mittelschweren Wutanfall auslöste.

Beim Neustart nach dem zweiten Abbruch (und nach bereits drei SC-Phasen) in Runde 41 stach heraus, dass plötzlich Robin Frijns im WRT-Oreca-LMP2 (#31) in Füh-

rung lag, vor Alpine, Toyota und Glickenhaus. Dabei handelte es sich nicht um einen Fehler der Zeitnahme, sondern wieder mal um eine Finte des lokal ansässigen WRT-Teams: Die schlauen Füchse um Teamchef Vincent Vosse hatten das schlechte Wetter antizipiert und zum richtigen Zeitpunkt beim ersten Stopp auf Regenreifen gewechselt – vor allen Gegnern, als es noch trocken war!

Folglich bogen alle vor WRT platzierten Teams später zum Reifenwechsel ab, inklusive der Hypercars – während Frijns grinsend im WRT-LMP2 saß und sich beim Restart nach der zweiten roten Flagge über eine komplett freie Sicht nach vorne freute.

Galashow von Robin Frijns

Frijns ergötzte die große Fangemeinde – der Veranstalter freute sich über 25 000 zahlende Zuschauer – bis Runde 51 mit einer Galashow auf nasser Bahn, wo er dem verfolgenden Toyota von Mike Conway (#7) in zehn Runden 20 Sekunden abknöpfte und phasenweise fünf bis sieben Sekunden schneller fuhr als alle anderen Topfahrzeuge. „Ich war ziemlich überrascht, als wir die Führung im Gesamtklassement übernehmen konnten“, sagte Frijns nach dem Rennen. „Noch mehr überrascht war ich nur, als wir uns auf nasser Fahrbahn recht locker absetzen konnten.“ Recht locker? Zur Einordnung: Frijns war der eine Faktor, er war herausragend schnell, nahm vielleicht mehr Risiko als andere. Die Fahrbahn in Spa wurde über den Winter neu asphaltiert, aber Frijns fuhr wie jemand, der jeden Millimeter der neuen Asphaltdecke kennt. Zum Vergleich: Der achtfache Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier war sieben Sekunden pro Runde langsamer als Frijns, auch wenn er als LMP2-Neuling eingestuft werden muss.

> „Ich war überrascht, als wir in Führung lagen. Und ich war noch mehr überrascht, als wir die Führung im Regen relativ schnell und deutlich ausbauen konnten.“
>
> WRT-Pilot Robin Frijns

Die Freude an der schönen Action hielt nicht lange, Spa lieferte den Zuschauern ein Chaosrennen: in Runde 51 eine FCY, nach dem Restart in Runde 53 die vierte SC-Phase, in Runde 55 die nächste rote Flagge wegen eines weiteren Unwetters. Erst 128 Minuten vor Rennende ging es halbwegs geordnet weiter. Zehn Minuten später konnte Kamui Kobayashi im Toyota auch endlich Frijns im WRT-LMP2 knacken, denn die Bahn trocknete langsam ab. Auch Nicolas Lapierre in der Alpine kam auf Rang 2 nach vorne.

In den letzten anderthalb Rennstunden kamen noch einmal vier FCY-Phasen dazu, die vielen Gelb- und Rotphasen sorgten in allen Klassen für große Unterschiede bei den Tank- und Reifenstrategien, zumal die Bahn 80 Minuten vor Rennende wieder langsam abtrocknete – hier konnte man viel gewinnen. Oder verlieren. Wie das Team von Jim Glickenhaus: Wegen eines Kommunikationsfehlers mit Pilot Romain Dumas hatte das US-Team zunächst die falsche Regenreifen-Spezifikation aufgezogen, weshalb der Franzose zwei Runden nach dem Stopp abermals an der Box stand, um Reifen zu tauschen – Rückfall von Platz 3 auf Position 7, der Podestplatz war damit beim Teufel.

In den letzten 80 Minuten jagte eine FCY die nächste, immer stand irgendeiner im Kiesbett, meistens waren es die LMP2-Piloten, die mit ihren Goodyear-Pneus bei den schmierigen Verhältnissen offenbar die größte Mühe hatten. Allein in der Schlussphase flogen vier LMP2-Wagen ab. Das Ergebnis an der Spitze des Feldes war seit dem viertletzten Restart 74 Minuten vor Rennende mehr oder weniger fixiert: Toyota führte vor Alpine, dahinter die beiden LMP2 von WRT (#31: Rast, Frijns, Gelael) sowie von Realteam by WRT (#41), wo sich Ferdinand Habsburg, Norman Nato und Rui Andrade das Cockpit teilten.

WRT-Teamchef Vincent Vosse war glücklich über den Doppelsieg in der LMP2-Klasse und besonders glücklich über den Platz auf dem Gesamtpodium: „Im letzten Jahr lief es für uns in Spa nicht so toll, diese Scharte konnten wir jetzt mit dem Doppelsieg ausmerzen. Das Rennen war chaotisch und deshalb von der Strategie her kompliziert – da brauchte man auch ein wenig Glück.“

Wenn Regen kein Segen ist

Bei Toyota war man nur begrenzt happy mit dem Renngeschehen, trotz des Sieges für den GR010 Hybrid von José María López, Mike Conway und Kamui Kobayashi. „Das Rennen begann gut, wir konnten den Glickenhaus überholen, der offenbar am Ende des Stints mehr Probleme mit dem Reifenverschleiß hatte als wir“, so Toyota-Technikchef Pascal Vasselon. „Am Ende der ersten Rotphase hatte das Auto mit der Start- ▷

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

ZWEITER WM-LAUF IN SPA (BELGIEN)

Länge der Strecke: 7,003 km; **Renndistanz:** 103 Runden = 721,309 km; **Pole-Positions: Hypercar:** Olivier Pla, Glickenhaus 007 LMH (#708), 2.02,771 min; **LMP2:** Alessio Rovera, AF Corse-Oreca LMP2 (#83), 2.04,246 min; **GTE:** Gianmaria Bruni, Porsche 911 RSR-19 (#91), 2.14,201 min; **Schnellste Rennrunden: LMP1:** Sébastien Buemi, Toyota (#8), 2.05,298 min; **LMP2:** Félix da Costa, Jota (#28), 2.06,955 min; **GTE:** Gianmaria Bruni, Porsche 911 RSR-19 (#91), 2.15.147 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	Hypercar-H	#7	Conway/Kobayashi/López	Toyota GR010 Hybrid	6:00.31,052 h
2.	Hypercar	#36	Negrão/Lapierre/Vaxivière	Alpine A480	+24,473 s
3.	LMP2	#31	Frijns/Gelael/Rast	WRT-Oreca	+1.06,185 min
4.	LMP2	#41	Andrade/Habsburg/Nato	Realteam by WRT-Oreca	+1.40,676 min
5.	LMP2	#38	Gonzalez/da Costa/Stevens	Jota-Oreca	+1.48,571 min
6.	LMP2	#5	Cameron/Collard/Nasr	Team Penske-Oreca	+1.57,610 min
7.	LMP2	#22	Albuquerque/Hanson/Owen	United Autosports-Oreca	+1.57,901 min
8.	LMP2	#23	Lynn/Jarvis/Pierson	United Autosports-Oreca	+1 Runde
9.	Hypercar	#708	Pla/Dumas/Derani	Glickenhaus 007 LMH	+1 Runde
10.	LMP2	#9	Kubica/Deletraz/Colombo	Prema Orlen Team-Oreca	+1 Runde
11.	GTE-Pro	#51	Calado/Pier Guidi	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+1 Runde
12.	GTE-Pro	#92	Estre/Christensen	Manthey-Porsche 911 RSR 19	+1 Runde
13.	GTE-Pro	#52	Molina/Fuoco	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+1 Runde
14.	LMP2	#1	Wadoux/Ogier/Milesi	Richard Mille Racing-Oreca	+2 Runden
15.	LMP2	#83	Perrodo/Nielsen/Rovera	AF Corse-Oreca	+2 Runden
16.	LMP2	#10	Müller/Cullen/Bourdais	Vector Sport-Oreca	+2 Runden
17.	LMP2	#45	Thomas/Allen/Binder	Algarve Pro Racing-Oreca	+2 Runden
18.	GTE-Pro	#64	Tandy/Milner	Corvette Racing Chevrolet C8.R	+2 Runden
19.	LMP2	#35	Lahaye/Lahaye/Heriau	Ultimate Racing-Oreca	+3 Runden
20.	GTE-Pro	#91	Bruni/Lietz	Manthey-Porsche 911 RSR 19	+3 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER LMP1

1.	André Negrão	57 Punkte
1.	Matthieu Vaxivière	57
1.	Nicolas Lapierre	57
2.	Olivier Pla	39
2.	Romain Dumas	39
3.	Brendon Hartley	27

TEAMS LMP1

1.	Alpine Elf Team	57 Punkte
2.	Toyota Gazoo Racing	52
3.	Glickenhaus Racing	39

FAHRER GTE-PRO

1.	Kévin Estre	57 Punkte
1.	Michael Christensen	57
2.	James Calado	43
2.	Alessandro Pier Guidi	43
3.	Nick Tandy	39
3.	Tommy Milner	39

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Porsche	91 Punkte
2.	Ferrari	73
3.	Corvette	39


XPB

LMP2 jagen Hypercars – im Rennen war das dank Regen möglich


MOTORSPORT-IMAGES

Knapper Zieleinlauf in der GTE-Pro-Klasse: Ferrari vor Porsche vor Ferrari


MOTORSPORT-IMAGES

Corvette hatte mit Tandy ein Zugpferd im Nassen, da kam Milner nicht mit


MOTORSPORT-IMAGES

GTE-Sieg für die Ferrari-Boys Alessandro Pier Guidi und James Calado

nummer 8 noch in der Aufstellung ein Problem mit dem Hybridsystem. Wir wussten sofort, dass es schwierig würde, überhaupt wegzufahren", sagte Vasselon nach dem Rennen.

Trotz mehrerer Versuche, das System zu rebooten, strandete Sébastien Buemi auf der Strecke. Die Galavorstellung von Frijns im LMP2-Auto konnte Vasselon dagegen nicht schocken: „Im Regen sind Autos, die leicht sind und viel Abtrieb haben, im Vorteil", so Vasselon. „Die LMP2 sind leichter, sie haben Abtrieb und dazu eine flache Leistungskurve. Wir sind bei der Nutzung des Hybridsystems über die BOP eingeschränkt – so ist die gute Vorstellung von WRT im Regen leicht zu erklären."

> „Die LMP2-Autos sind leichter, sie haben viel Abtrieb und dazu verfügen sie über eine flache Leistungskurve – deshalb hatten die LMP2 im Regen einen Vorteil."
>
> Toyota-Technikchef Vasselon

LMH: Was ist die Message?

Wenn ein LMP2-Auto eine Stunde im Regen an der Spitze vor den teuren, aufwendigen, hybridisierten und allradgetriebenen Autos der Topklasse herumkurvt, dann erzeugt das einen seltsamen Eindruck. Die Aussage lautet: ein Spec-Auto für 500 000 Euro ist besser als ein für viele Millionen Euro entwickelter Werksprototyp mit Hybrid und Allrad. Wenn ACO und FIA diese „Nachricht" aufrechterhalten, werden sie schneller Hersteller verlieren, als sie einst Marken für das neue Konzept in der Topklasse gewonnen haben.

Die Ferrari-Ingenieure, die gerade ein Hypercar entwickeln, haben in Spa nur mit dem Kopf geschüttelt – wegen der mangelhaften Klassenseparierung zwischen LMP2 und Hypercar. „Wie soll ich das meinen Vorständen erklären", fragte Sportchef Antonello Coletta. „Vielleicht sollten wir für regnerische Tage besser ein LMP2-Auto kaufen, das ja mit Heckantrieb schneller ist als ein Allrad-Hypercar ..."

Ansonsten war man bei Ferrari in Spa aber sehr happy mit dem Regen: „Wir brauchen im Rennen Regen, sonst sehen wir kein Land gegen Porsche", sagte Ferrari-GT-Technikchef Ferdinando Cannizzo nach dem Qualifying. Da hatte Porsche wieder die Oberhand, seit zwei Jahren dominieren die Schwaben das GTE-Pro-Qualifying in der WEC.

Im Rennen kam es nicht zum Durchmarsch der Elfer, eher im Gegenteil. Beim Start verbremste sich Werkspilot Kévin Estre spektakulär und schlidderte mit stehenden Rädern auf gleiche Höhe zu seinem Markenkollegen Bruni. Das kann passieren, doch danach kam es auf dem Weg runter zu Eau Rouge auch noch zu seitlichem Kontakt zwischen den beiden 911 RSR, wobei sich Bruni den linken Hinterreifen aufschlitzte. Damit war die Elfer-Streitmacht an der Spitze auf ein Auto reduziert.

Zur Überraschung aller konnte Estre die Führung in der GTE-Pro-Klasse trotz Bremsplatten im ersten Stint halten. Beim Restart nach den ersten zwei Rotphasen lag Ferrari in Führung, weil AF Corse beim ersten regulären Stopp den WRT-Trick aus der LMP2 abgekupfert hatte: Das Werksteam wechselte auf Regenreifen, als es noch trocken war. Daher hatte der 488 von Pier Guidi und Calado beim Restart in Runde 41 1.40 min Vorsprung auf den Porsche von Estre und Christensen. Das Rennen schien gelaufen, doch wegen eines weiteren Unwetters gab es eine dritte Rotphase, die den Vorsprung wieder eliminierte.

Nur eine Linie für ein Auto

Aber Ferrari zauberte einen zweiten Hasen aus dem Hut: Den letzten Tankstopp setzte Ferrari 86 Minuten vor Ende. Die Roten brauchten Gelbphasen, um ohne Splash durchzukommen – und es kamen noch vier davon. Am Ende konnte Calado den Vorsprung vor dem drängelnden Christensen verteidigen. „Es gab nur eine trockene Linie, abseits der Ideallinie war es nass – deshalb konnte ich die Führung verteidigen", sagte Calado. Dazu hatte Ferrari Abtrieb in Sektor 2 zugunsten einer besseren Topspeed geopfert. „So verloren wir zwar sechs Zehntel auf Porsche im zweiten Sektor, aber wir konnten auf der Kemmel-Geraden dagegenhalten", so Sportchef Antonello Coletta. ■



Porsche hat als erster LMDh-Hersteller die Testarbeit begonnen

PORSCHE

Sportwagen-WM (WEC): Die letzten News aus Spa zur neuen Topklasse in IMSA und WEC

Update LMDh / LMH

Beim zweiten Lauf der Sportwagen-WM in Spa war die neue Topklasse, die 2023 mit den Hypercars (LMH) aus der WEC und den IMSA-Wagen (LMDh) ihr Debüt gibt, das große Gesprächsthema: Fast bei allen Herstellern aus der Topklasse gab es Neuigkeiten …

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Manche Neuigkeiten waren nur für Experten zu sehen. Während der zweiten Rennstunde fing die TV-Übertragung aus Spa eine Szene hinter der Box des LMP2-Teams von WRT ein: Andreas Roos war dort im Gespräch mit ACO-Präsident Pierre Fillon und WEC-Boss Frédéric Lequien. Roos arbeitete bis 2021 als Leiter der Werksprogramme für Audi Sport. In dieser Funktion tauchte er bereits 2021 mehrfach an der WRT-Box auf, denn das belgische Team war als Einsatzmannschaft für die WEC bei Audi ab 2023 gesetzt. Im März zerbrach das LMDh-Bündnis zwischen Porsche und Audi, Roos wechselte zu BMW – und ist dort seit März 2022 Sportchef.

Die Tatsache, dass der BMW-Sportchef in Spa in der WRT-Box zu finden war, bestätigt ein Gerücht, das es seit dem WM-Auftakt in Sebring gibt: WRT sucht nach dem Audi-Ausstieg einen neuen Hersteller – und könnte ihn womöglich in BMW gefunden haben. Teamchef Vincent Vosse hat in Aussicht gestellt, dass er auch auf der GT-Seite die Fronten wechseln könnte, sollte er einen neuen Hersteller für die LMDh-Topklasse finden.

Nun hat BMW zwar verkündet, dass man im ersten Jahr nur in der IMSA-Serie antreten will, doch die Vakanz bei WRT könnte dazu führen, dass die Bayern recht schnell Nägel mit Köpfen machen und WRT für die Sportwagen-WM engagieren. Vielleicht sogar schon für 2023? Das wären gute Nachrichten.

Weniger gut ist, dass BMW zeitlich den größten Rückstand aller LMDh-Hersteller hat, was primär der späten Entscheidung für den Einstieg geschuldet ist. Das Design von Chassis, Bodykit und Aerodynamik ist angeblich abgeschlossen, Ende Juli erfolgt der Teststart. Noch nicht bestätigt ist der Motor, aber es ist klar, dass es sich wohl um einen Turbo handelt. Da stehen zwei Möglichkeiten zur Auswahl: der DTM-Vierzylinder-Motor oder der V8-Biturbo aus dem alten M8 GTE. Insider tippen auf den V8, weil man so mehr Flexibilität bei der Motorleistung hat.

Bei Porsche läuft die Erprobung des neuen LMDh-Autos weiter wie geplant, das Design soll Ende Juni in Goodwood enthüllt werden. Generell kämpfen alle LMDh-Hersteller gerade noch ein

> „Die jüngsten Limitierungen beim Hybrid- und Allradsystem treffen alle Hypercar-Hersteller extrem hart.“
>
> Ferrari-Sportchef Coletta

wenig mit dem Einheitshybridsystem, das von Bosch, Williams und Xtrac kommt. Besonders bei der Motor Generator Unit (MGU) gibt es noch Arbeit, allerdings testen die LMDh-Hersteller im Moment noch nicht die finale Spezifikation. Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach sagte in Spa, er sei hoffnungsvoll, dass bereits im nächsten Jahr vier LMDh-Kundenwagen in IMSA und WEC am Start stehen könnten – neben den vier Werkswagen. Offenbar haben in Spa zwei Teams ihre Kaufzusage für drei LMDh-Autos bei Porsche deponiert …

Auch beim dritten LMDh-Hersteller Cadillac geht es vorwärts: „Ein Auto steht bereits komplett fertiggestellt im Workshop, wir arbeiten dort stationär an den üblichen System-Checks“, sagte die GM-Sportchefin Laura Klauser in Spa. Der erste Roll-out könnte noch im Mai erfolgen, die richtige Testarbeit startet aber erst im Juli, weil die Amerikaner im Juni wegen des 24h-Rennens in Le Mans nur wenige Ressourcen für Testfahrten haben.

Und zu guter Letzt soll angeblich Lamborghini noch im Mai den Einstieg in die LMDh-Klasse offiziell bekannt geben. Die Italiener nutzen nicht die Porsche-Basis, sondern spannen mit dem LMP2-Konstrukteur Ligier zusammen. Der Motor ist angeblich eine komplette Neuentwicklung, die Iron Lynx / Prema-Gruppe finanziert angeblich das LMDh-Projekt von Lamborghini.

Unsicherheit im LMH-Camp

Und welche Neuigkeiten gibt es aus dem Hypercar-Lager? Es gilt als sicher, dass Toyota für 2023 ein Performance-Update auf die Beine stellt, für das die Japaner sogenannte Joker in Anspruch nehmen müssen. Allerdings muss das Update noch finanziert werden, was in Anbetracht der hohen Kosten zum Beispiel für Carbon-Materialien durchaus zum Kraftakt werden könnte.

Der zweite Hypercar-Hersteller Peugeot arbeitet weiter an der finalen Homologation des 9X8, um beim WEC-Rennen in Monza Mitte Juli den ersten Rennstart in Angriff nehmen zu können. Angeblich haben auch die Franzosen mit Lieferengpässen zu kämpfen, das gilt offenbar besonders für den Getriebe-Bereich, wo Vorlaufzeiten von sieben bis acht Monaten bestehen.

Und Ferrari? Sportchef Antonello Coletta will aus guten Gründen nicht ins Detail gehen, gibt aber zu, dass einige Konzeptentscheidungen Kopfzerbrechen bereiten. „Die jüngsten Limitierungen beim Hybrid- und Allradsystem treffen alle Hypercar-Hersteller extrem hart“, sagt Coletta. Die Italiener haben simuliert, dass sie bei einer Tempo-Untergrenze für die Nutzung des Hybridboosts von 150 km/h beim 24h-Rennen in Le Mans nur sechs Sekunden pro Runde elektrische Energie nutzen können – bei einer Rundenzeit von etwas über 200 Sekunden. Da stellen sich dann natürlich auch Sinnfragen: „Wie soll ich die immer neuen Beschneidungen für die Hypercars meinen Vorständen erklären?“, fragt Coletta.

Die Hybrid- und Allrad-Entwicklung ist teuer und aufwendig, der Nutzen auf der Rennstrecke verpufft aber wegen der Konvergenzbestimmungen und der Balance of Performance (BOP) nahezu vollständig. Die naheliegende Option, ein Hypercar ohne Hybrid zu bauen, kommt für große Hersteller in der aktuellen Zeit jedoch nicht infrage … ■



Ein Sieg, fast zwei: Das BMW Junior Team gehört zu den 24h-Favoriten

BR FOTO

BMW-Festspiele

Das 24h-Quali-Wochenende stand im Zeichen von BMW – auch wenn am Sonntag ein GetSpeed-Mercedes gewonnen hat. Das neue Format mit zwei 3h-Rennen kam weniger gut an – vor allem wegen des Zeitplans und des vielen Schrotts am Sonntag.

Von: **Bianca Leppert**

Die Generalprobe vor dem 24h-Rennen Nürburgring hat so viele kleine und große Dramen hervorgebracht, dass sie hier kaum alle Platz finden. Einen roten Faden gibt es dennoch: BMW setzte den Trend aus NLS 3 fort und hat es sowohl im Rennen am Samstag als auch am Sonntag richtig fliegen lassen. Mit einem Doppelsieg im 3h-Nachtrennnen am Samstag startete man in das neu gestaltete 24h-Qualifiers-Wochenende, über dessen Zeitplan das komplette Fahrerlager ätzte.

Rowe Racing hatte mit der #99 von Farfus/Yelloly/Eng zwar zunächst mit der Pole (8.08,421 Minuten, neuer Rekord) die besseren Karten, doch die BMW-Junioren ließen sich in ihrer Eifel-Heimat nicht die Butter vom Brot nehmen. Dan Harper eroberte kurz vor Rennhalbzeit die Führung von Nick Yelloly und setzte sich mit Siebenmeilenstiefeln ab. Der Brite haderte dabei mit den Medium-Reifen, während Harper zu diesem Zeitpunkt bereits mit Soft-Reifen unterwegs war.

Der GetSpeed-Mercedes von Götz/Schiller/Christodoulou lag da dank eines Undercuts aussichtsreich in den Top 3, doch eine Strafe wegen Unterschreitung der Mindestboxenstandzeit erledigte das Thema von selbst. Stattdessen rückte das Schwesterauto von Gounon/Engel/Juncadella auf und behauptete sich auf dem dritten Platz.

Regen bringt Spannung

Die Eifel wäre nicht die Eifel, wenn sie nicht 25 Minuten vor Schluss mit einsetzendem Regen für ein bisschen Samba-Stimmung gesorgt hätte. Vor allem bei Audi war man in Tanz-Laune. Patric Niederhauser touchierte im Car-Collection-Werks-Audi auf der Jagd nach Rang 3 die Planke im Bereich Wehrseifen. An der Spitze erlebten BMW-Junior Max Hesse und Mentor Augusto Farfus, der den Rowe-BMW pilotierte, ein Déjà-vu. Wie bei NLS 3 kämpften sie auf den letzten Metern um den Sieg – dieses Mal in umgekehrter Reihenfolge. Hesse behielt einen kühlen Kopf und rettete sich als Erster durchs Ziel. Farfus konnte den Abstand zunächst von acht auf vier Sekunden verringern, dann wuchs er auf 13 Sekunden an.

> „Generell war es mit dem Blütenstaub und dem vielen Pickup auf der Strecke schwierig zu fahren.“
>
> Maxi Götz, Mercedes

„Ich lief nach einer Code-60-Phase bei gelber Flagge auf ein Auto auf, das nicht beschleunigte, obwohl es erlaubt war“, sagte der Brasilianer. „Das hat mich 15 Sekunden gekostet.“ Hesse gab Ähnliches zu Protokoll: „Ich war extrem vorsichtig wegen des Regens und hatte ebenfalls ein langsameres Auto vor mir.“

Mercedes nahm Platz 3 mit, die Fahrer klagten aber geschlossen über zu wenig Topspeed auf der Döttinger Höhe. Abgesehen davon hatte man an diesem Wochenende überhaupt das erste Mal das Gefühl, die Sternenkrieger kämen aus ihrer Deckung heraus und ließen ein wenig hervorblitzen, was möglich ist. Zur Erinnerung: Man hat im Vergleich zum 24h-Rennen 2021 einen etwas größeren Restriktor bei gleichem Gewicht. Damals war man auf einem Level mit Porsche, die nun einen etwas kleineren Restriktor bei gleichem Gewicht fahren.

Was generell für Unmut in Sachen BOP sorgte: Michelin hatte zum 24h-Quali allen Herstellern Vorgaben zu weniger Sturz und höherem Luftdruck gemacht, was natürlich das Setup und damit die Performance durcheinanderwirbelte.

Aus dem Elfer-Lager war der KCMG-Porsche mit Dennis Olsen auf Podiumskurs, doch Kollege Josh Burdon kam mit einem Unfallschaden an die Box.

BMW erlebt Drama

BMW war auch nach einer weiteren BOP-Anpassung in Form einer Ladedruck-Reduzierung für das zweite Top-Qualifying am Sonntag gut aufgelegt. Dieses Mal geigte Walkenhorst Motorsport mit den Yokohama-Reifen auf, und Nordschleifen-Guru Christian Krognes zauberte. Der Norweger gab im Rennen vor dem Junior-BMW von Neil Verhagen in der ersten Rennstunde den Ton an. Kurz nach dem ersten Stopp war die Euphorie dahin, weil Teamkollege Sami-Matti Trogen mit einen Cut im Reifen durch Dreck auf der Strecke zur Box humpelte.

Das BMW-Drama zog weitere Kreise. Bei Rowe Racing wurde die #98 an der Box abgefertigt, als sich bei der #99 mit Yelloly am Steuer ABS-Probleme meldeten. In der Hektik wurde die #98 rausgeschickt, kollidierte mit einem anderen Auto und zog sich Schäden an der Tür zu. Das ABS-Problem musste ebenfalls repariert werden, weshalb beide Rowe-Autos in der Garage standen. Inzwischen übernahmen die beiden GetSpeed-Mercedes die Spitze. Der frühe Stopp in Runde 5 sollte trotz der schlechten Startplätze zum Strategie-Joker werden.

In Runde 13 der nächste Aufschrei: Der Octane126-Ferrari lag im Pflanzgarten in Trümmern. Offenbar war es in einer plötzlich auftretenden Gelb-Situation zu einer Kettenreaktion gekommen,


BR FOTO

Der Car-Collection-Audi von Mies/Drudi/Kolb kam am Sonntag auf P3


BR FOTO

Sieg am Sonntag dank einer Top-Strategie: Schiller/Götz/Christodoulou

bei der Simon Trummer getroffen wurde und am Steuer des Ferrari nichts mehr ausrichten konnte.

Auch der Konrad-Lamborghini musste in der zweiten Rennstunde unplanmäßig halten, weil ein Radlager streikte. Bei Falken Motorsports hatte man den #44-Porsche nach einem unverschuldeten Unfall am Samstag mühsam über Nacht aufgebaut, verabschiedete dafür die #33 am Sonntag im ersten Stint nach einem Unfall.

Überhaupt krachte es viel. Gounon verlor in der Schlussphase nach einem Ausrutscher Platz 3. Dafür hatte das Schwesterauto Glück im Unglück. Weil der führende Junior-BMW in einer Code-60-Phase ein paar km/h zu schnell war und eine Zeitstrafe von 40 Sekunden bekam, erbte die #3 von Götz/Schiller/Christodoulou unverhofft den Sieg vor dem Junior-BMW und dem Car-Collection-Audi von Mies/Kolb/Drudi.

„Wir haben am Samstag gesehen, dass der Undercut gut funktioniert, weil am Ende so viele Code-60-Phasen sind“, erklärte Maxi Götz den Schlüssel zum Sieg. „Generell war es mit dem Blütenstaub und dem Pickup, der durch die wenigen Autos nicht aufgesammelt wurde, schwierig zu fahren.“

Sportwart verstorben

Am Freitag verlor bereits Mercedes-Pilot Manuel Metzger das HRT-Auto im Bereich Pflanzgarten. Weil er über Rückenschmerzen klagte, wurde er mit dem Heli ins Krankenhaus nach Bonn transportiert. Ergebnis: Angebrochener Brustwirbel. Am Sonntag sorgten sich viele um einen Sportwart, der direkt neben der Strecke nach den Aufräumarbeiten rund um den Ferrari-Unfall kollabiert war. Trotz der Reanimationsversuche der Ärzte, die unmittelbar vor Ort waren, verstarb der 52-Jährige. ■

ADAC 24H NÜRBURGRING QUALIFIERS, 1. RENNEN (3 STUNDEN)

Pole-Position #99, De Phillippi/Eng/Farfus/Yelloly (Rowe Racing, BMW M4 GT3), 8.08,421 min
Schnellste Runde #72, Harper/Hesse/Verhagen (BMW Junior Team, BMW M4 GT3), 8.13,144 min

1.	#72	Harper/Hesse/Verhagen	BMW Junior Team	BMW M4 GT3	SP9 Pro-Am	21 Runden
2.	#99	De Phillippi/Eng/Farfus/Yelloly	Rowe Racing	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 10,490 s
3.	#4	Engel/Gounon/Juncadella	Mercedes-AMG Team GetSpeed	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 26,863 s
4.	#98	Catsburg/Van der Linde/Wittmann	Rowe Racing	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 27,657 s
5.	#16	Giermaziak/Schramm/Winkelhock	Scherer Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9-Pro	+ 1.18,928 min
6.	#27	Andlauer/Campbell/Jaminet	Toksport WRT	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 1.31,911 min
7.	#5	Kolb/Stippler/Feller	Scherer Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	+ 1.46,305 min
8.	#3	Christodoulou/Götz/Schiller	Mercedes-AMG Team GetSpeed	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 1.46,963 min
9.	#101	Krognes/Soucek/Trogen	Walkenhorst Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 1.47,331 min
10.	#20	Sims/Klingmann/Krütten	Schubert Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 1.51,931 min

ADAC 24H NÜRBURGRING QUALIFIERS, 2. RENNEN (3 STUNDEN)

Pole-Position #101, Krognes/Soucek/Trogen (Walkenhorst Motorsport, BMW M4 GT3), 8.08,566 min
Schnellste Runde #101, Krognes/Soucek/Trogen (Walkenhorst Motorsport, BMW M4 GT3), 8.12,729 min

1.	#3	Götz/Schiller/Christodoulou	Mercedes-AMG Team GetSpeed	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	20 Runden
2.	#72	Harper/Verhagen/Hesse	BMW Junior Team	BMW M4 GT3	SP9 Pro-Am	+ 24,684 s
3.	#24	Kolb/Drudi/Mies	Lionspeed by Car Collection	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	+ 26,257 s
4.	#22	Haase/Niederhauser	Audi Sport Team Car Collection	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	+ 26,839 s
5.	#18	Tandy/Bamber	KCMG	Porsche 911 GT3 R	SP9-Pro	+ 1.05,319 min
6.	#44	Kern/Picariello/Ragginger	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 1.06,569 min
7.	#16	Giermaziak/Schramm/Beretta	Scherer Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	+ 1.34,055 min
8.	#90	Eastwood/Hasse-Clot	TF Sport	Aston Martin Vantage	SP9 Pro	+ 1.53,842 min
9.	#20	Krohn/Klingmann/Krütten	Schubert Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 1.57,917 min
10.	#34	Stengel/Mettler/Böckmann	Schnitzelalm Racing	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro-Am	+ 2.36,712 min

„Die Rallye-WM ist nicht alles“

Im Alter von 16 Jahren nahm Andrew Wheatley als Beifahrer erstmals an nationalen Rallyes teil und wechselte später auch hinters Steuer. Nach Abschluss seines Jurastudiums in Großbritannien und den Niederlanden arbeitete er unter anderem in der belgischen Rallye-Meisterschaft, bevor er 1999 zu M-Sport ging und dort die unterschiedlichsten Geschäftsbereiche verantwortete. Im Mai 2019 wechselte der 49-Jährige zur FIA. Nun stieg er zum FIA-Rallye-Direktor auf.

Von: **Reiner Kuhn**

Sie waren zuvor Manager der Rallye-WM. Wie unterscheidet sich Ihre neue von der alten Position?
Die Rallye-WM ist eine über Jahre gefestigte Bühne mit bekanntem Umfeld. Als Rallye-Direktor bin ich darüber hinaus für alle Belange im Rallyesport von der Basis über alle regionalen Serien bis hin zur Rallye-Raid-WM verantwortlich. Hier gibt es gerade sehr viele Veränderungen, ob neue Technologien oder Hersteller. Keine Frage, es gibt viel zu tun.

Wo liegen Ihre Prioritäten?
Im Moment geht es darum, funktionierende Strukturen auszubauen und dort, wo es hapert, einzugreifen. Jerôme Rossel, der für alle regionalen Rallye-Serien und den Rally-Raid-Sport verantwortlich ist, macht dabei wie die anderen Mitarbeiter in meiner Abteilung einen guten Job.

Wann kommt ein neuer FIA-Rallye-WM-Manager?
Vorerst nicht. Da Timo Rautianen nicht mehr als Sportkommissar, sondern nur noch als Sportdirektor arbeitet, besteht hier kein akuter Handlungsbedarf. Wir haben den Pool an Sportkommissaren vergrößert, um über die verschiedenen Rallye-Serien flexibler beim Personal und gleichzeitig nachvollziehbarer bei den



FIA

„Neben den bekannten WM-Rallyes in Mexiko und Argentinien könnte schon bald auch ein Lauf in den USA dazukommen.“

Andrew Wheatley

Entscheidungen zu sein. Die Weltmeisterschaft ist nicht alles. Es gilt, die gesamte Pyramide im Auge zu behalten.

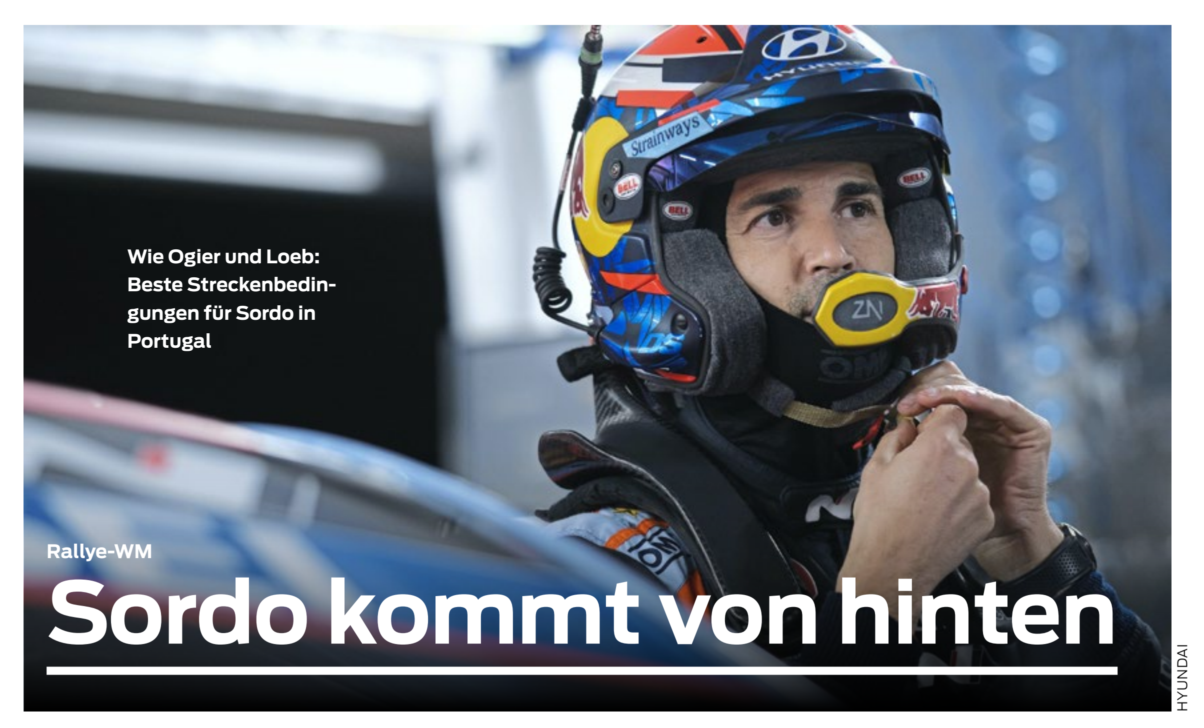
Was sind die größten Herausforderungen?
Wenn wir uns den momentanen Rallyesport von den kleinen Rally5 bis zu den Rally1-Hybriden der Hersteller anschauen, sieht es gar nicht so schlecht aus. Die neue Topklasse hat sich in nur drei Monaten etabliert. Neben der Spitze sollte aber auch die Basis funktionieren. Wie du selbst am Steuer erlebt hast, ist es nun möglich, mit einem seriennahen Rally5-Auto bei jeder Rallye auf der Welt mit überschaubaren Kosten anzutreten. Wichtig ist, darauf zu achten, die unterschiedlichen Serienkonzepte noch besser auszubalancieren, sodass die Einsteigerkategorie nicht von einem Hersteller dominiert wird. Wie es geht, zeigt sich in der Rally4, wo mit Ford, Opel, Peugeot und Renault vier Hersteller gleichwertige Kundensportmodelle anbieten. Deshalb sehe ich aktuell zwei andere Aufgaben.

Wir sind gespannt …
So gelungen das Konzept der Rally3 auch ist, hier brauchen wir neben M-Sport und demnächst auch Renault weitere Hersteller, die solch einen attraktiven Allradler entwickeln und anbieten.

Was ist die andere Aufgabe?
Nach dem erfolgreichen Auftakt mit den Rally1-Hybriden gilt es, neue Technologien und nachhaltigere Konzepte auch in den kleineren Kategorien zu etablieren. Nehmen wir die Rally2 und die Idee, diese mit einem Mild-Hybrid-Kit aufzurüsten und mit fossilfreiem Sprit zu betreiben. Obwohl 1500 Autos auf dem Markt sind, ist die Herausforderung sehr komplex. Solange die Systeme keinen klaren Vorteil bei der Leistung, der Effektivität oder auch in der Vermarktung bieten, bleibt es schwierig, Konzerne wie zum Beispiel die Stellantis-Gruppe mit den Marken Citroën, Peugeot, Opel, Fiat oder Lancia oder auch chinesische Hersteller mit ins Boot zu holen und gemeinsam neue Technologien zu etablieren. Schon jetzt gibt es zwar einige unterschiedliche Elektrofahrzeuge, aber eben keine klare Richtung oder Bühne.

Wie könnten die aussehen?
Genau das müssen wir mit der Industrie erörtern. Nehmen wir die aktuellen Rally1-Hybride: Der Weg, den wir gemeinsam eingeschlagen haben, scheint der richtige und wird sich in den kommenden, sagen wir mal, fünf Jahren nicht ändern. Man kann das Antriebssystem anpassen und die Elektroleistung erhöhen, aber das Grundkonzept, angefangen vom Rohrrahmenchassis für verschiedene Karosseriekonzepte, scheint für alle perfekt. So favorisiert Toyota mit dem Yaris einen echten Kleinwagen, Hyundai mit dem i20 ein typisches B-Segment-Modell und Ford mit dem Puma einen kleinen SUV. Es gibt genügend Freiheiten und Argumente, um andere Hersteller von einem Rallye-Engagement zu überzeugen. Darüber hinaus geht es darum, welche Technologien in zehn oder 20 Jahren gefragt sind: Hybride, rein elektrische Antriebe oder Wasserstoff-Antriebe. Hier brauchen wir den Input der Industrie.

Eine Frage zum WM-Kalender: Sollte man aufgrund der immer höheren Logistik-Kosten die Anzahl der Übersee-Läufe reglementieren?
So schwierig das für die kleineren Teams aus der WRC2 gerade ist: Eine Weltmeisterschaft sollte auf mehreren Kontinenten stattfinden. Der Promoter arbeitet daran, nach der Pandemie neben Kenia, Neuseeland oder Australien und Japan auch wieder den amerikanischen Kontinent zu besuchen. Neben den bekannten Alternativen in Mexiko und Argentinien könnte schon bald auch ein Lauf in den USA dazukommen. Noch in diesem Sommer ist ein Probelauf in Minnesota geplant. ■


Wie Ogier und Loeb: Beste Streckenbedingungen für Sordo in Portugal

HYUNDAI

Rallye-WM

Sordo kommt von hinten

Hyundai will den Belag-Wechsel in der Rallye-WM nutzen und gibt in Portugal und auf Sardinien im dritten Werksauto Dani Sordo den Vorzug vor Oliver Solberg. Der Spanier soll das Feld von hinten aufrollen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Hersteller bereiten sich intensiv auf die Rallye Portugal (19.–22. Mai) vor. Denn rund um Porto toben die WM-Asse erstmals in dieser Saison über Schotterpisten. Zudem folgen mit Sardinien, Kenia, Estland und Finnland gleich noch vier weitere Rallyes auf losem Untergrund.

Vor allem Hyundai muss nachlegen. Nach drei von 13 Läufen liegt man mit 84 WM-Punkten schon 42 Zähler hinter den WM-Leadern von Toyota. „Trotz unserer Verzögerung bei der Entwicklung des Autos und einem schwierigen Saisonstart wollen wir den positiven Trend beibehalten", sagt Hyundais Interims-Teamchef Julien Moncet und berichtet: „Sowohl das Team als auch unsere Fahrer sind nach den aktuellen Testfahrten zufrieden. Das Hauptaugenmerk beim Auto lag beim spezifischen Schotter-Setup und bei der Fahrwerks-Kinematik. Aber auch beim Hybrid-Management haben wir einige Fortschritte gemacht. Es liegt also an uns, bei den nächsten Läufen die bestmöglichen Ergebnisse zu erzielen."

Im Fokus steht dabei auch Teilzeit-Werksfahrer Dani Sordo, der im Vorjahr in Portugal bis auf Platz 2 nach vorne stürmte. „Auch wenn er noch deutlich weniger Erfahrung mit dem Hybrid hat als seine Teamkollegen, war er von seinen Tests mit dem Rally1 begeistert", freut sich Moncet und erklärt: „Wir wissen, wie schnell Dani bei solchen Rallyes sein kann. Er hat eine gute Startposition, er ist bekannt für seine Beständigkeit und voll und ganz dem Team verpflichtet. Wir erwarten, dass er das Ziel sieht und möglichst viele Punkte für die Hersteller-WM holt. Seine Portugal-Erfahrung wird Dani dann hoffentlich auch in Sardinien nutzen können."

Oliver Solberg wird derweil wie im Vorjahr im überarbeiteten Kundensportmodell i20 Rally2 in der WRC2 antreten. ■

WRC2

WRC2 boomt weiter

Die zweite WM-Liga vermeldet ein Rekordfeld nach dem anderen. In Portugal sind erstmals über 40 WRC2-Teams am Start.

Die Zuschauer und Fans an den Kultprüfungen bei Arganil und Fafe dürfen schon jetzt frohlocken: Sind bei der Rallye Portugal die zwölf Hybrid-Werkswagen durch, geht es erst richtig los. Mit 41 Teams aus 20 Nationen hat sich in der zweiten Liga ein neues Rekordfeld angesagt.

WRC2-Champion und Tabellenführer Andreas Mikkelsen muss sich unter anderem gegen Oliver Solberg und Teemu Suninen (beide Hyundai), Yohan Rossel, Eric Camilli (beide Citroën), Martin Prokop, Erik Cais (beide Ford), Erik Pietarinen, Georg Linnamäe (beide VW), Nikolay Gryazin und Chris Ingram durchsetzen; nicht zu vergessen die versammelte portugiesische Elite, angeführt von Landesmeister Armindo Araújo und Bruno Magalhães. Ebenfalls im WRC2-Getümmel: Kroatien-Masters-Sieger Armin Kremer. ■ RK


RED BULL

Wie im Vorjahr in Portugal im i20 Rally2: Hyundai-Werkspilot Oliver Solberg

ADAC Opel e-Rally Cup – Sulingen

Sieg am grünen Tisch

Der Saisonauftakt zum vollelektrischen Marken-Cup von Opel wurde nach einem Protest erst Stunden nach der Zieldurchfahrt entschieden.

Bei der Saisoneröffnung des ADAC Opel e-Rally Cup sorgten nicht nur späte Regenschauer für Aufregung: Nach zehn der 13 Prüfungen des zweiten DRM-Laufes wähnte sich Cup-Neuling Timo Schulz für mehrere Stunden als Sieger der einmal mehr auf einer verkürzten Route aktiven Opel-Fahrer. Doch am späten Abend korrigierte die Rallyeleitung das Ergebnis, nachdem die Sportkommissare einem Protest von Max Reiter stattgegeben hatten und eine gegen den Favoriten am Vortag verhängte Zeitstrafe zurücknahmen. So schaffte der mit fünf Bestzeiten schnellste Mann im Feld wieder den Sprung an die Spitze. Reiter gewann mit 22,7 Sekunden vor Schulz. Den verbleibenden Podestplatz im nur elf Teilnehmer zählenden Feld holte mit dem Schweden Calle Carlberg (+ 43,1 s) ebenfalls ein Cup-Neuling. ■ RK


DÖRRENBÄCHER

Sorgte auf und neben der Strecke für Action: Auftaktsieger Max Reiter

Nach mir die Sintflut



Auch auf losem Untergrund stark: Ex-Rundstreckenmann Philip Geipel

SASCHA DÖRRENBÄCHER

In Sulingen beweist Ex-Rundstrecken-Ass Philip Geipel, dass sein erster Sieg in der Deutschen Rallye-Meisterschaft keine Eintagsfliege war. Die Konkurrenz verlor bei der Verfolgung die Sicht oder kam auf regennasser Strecke ins Straucheln.

Von: **Michael Heimrich**

Wenn es an der Spitze so eng zugeht wie in der diesjährigen DRM, dann können kleine Dinge entscheidend sein. Fünf Euro ins Phrasenschwein und rüber zu Dominik Dinkel, dem ein Reifenschaden auf der dritten Prüfung bereits die Siegchancen raubt. Als er bei seiner anschließenden Aufholjagd auch noch in tief stehenden Staubwolken die Orientierung verliert, ist die Laune endgültig im Drehzahlkeller. Ganz vorne genießt Auftaktsieger Philip Geipel mit Startnummer 1 freie Sicht und hört sich am Abend die Schauermärchen der Konkurrenten an, denen er schon leicht entkommen war.

Die äußeren Bedingungen sollten auch am zweiten Tag der Rallye Sulingen einen deutlichen Einfluss auf das Klassement nehmen. Im Gegensatz zum sonnigen Auftakt zogen nun dicke Regenwolken über das Gebiet. Marijan Griebel (Citroën) witterte seine Chance und verließ den ersten Service mit Regenreifen, um einige Kilometer entfernt auf zwei knochentrockene Wertungsprüfungen zu treffen. Viel riskiert, nichts gewonnen.

Erst als es dann auf das legendäre IVG-Gelände ging, öffnete der Himmel seine Schleusen und sorgte bei den mit Slicks bereiften Fahrern für tiefe Stirnfalten. Spitzenreiter Geipel kam als Erster noch glimpflich davon. Verfolger Julius Tannert (VW) erlebte dagegen einen Wolkenbruch und kämpfte nicht nur gegen tückisches Aquaplaning, sondern auch mit einer beschlagenen Frontscheibe.

Dinkel hatte geahnt, was kommen könnte, und zog überkreuz die zwei mitgebrachten Regenreifen auf. Damit gelang ihm der Sprung auf den zweiten Platz, den Griebel kampflos abgeben musste. Nicht weil auch er auf regennasser Fahrbahn fürchterlich umherschlitterte, sondern weil es plötzlich im Motorraum seines Autos brannte. „Zum Glück gibt es in diesem Jahr ein Streichresultat, damit sind unsere Titelchancen weiter intakt“, meinte der amtierende Meister.

Während Geipel an der Spitze nun endgültig enteilt war, setzte Tannert mit ordentlich Wut im Bauch zum Angriff auf Dinkel an. Mit klarer Bestzeit im zweiten IVG-Durchgang glich er den Rückstand bis auf die Zehntelsekunde wieder aus und nutzte den aufgenommenen Schwung, um sich im Finale auf dem Rundkurs in Sulingen hauchdünn durchzusetzen. Ganz vorne aber setzten Geipel und Beifahrerin Katrin Becker-Brugger die letzte Bestzeit des Wochenendes und feierten ihren zweiten DRM-Erfolg. „Ich fühl’ mich einfach wohl im Auto, und der Rest kommt von allein“, freute sich der Sieger.

In der neuen Gentlemen Trophy wiederholte auch Dennis Rostek (Skoda) seinen Auftakterfolg. Mitfavorit Georg Berlandy (Peugeot) verlor auf den vielen Schotterabschnitten noch zu viel Zeit und staunte ebenfalls über die rasch wechselnden Wetterverhältnisse im Norden: „Auf 200 Metern kann sich alles komplett ändern.“ Nico Knacker kennt sich dagegen mit den Bedingungen bestens aus. Der Renault-Pilot gewann in der 2WD-Meisterschaft zehn der 13 Wertungsprüfungen – klarer Sieg für den Lokalmatador. ■

RALLYE SULINGEN (6.–7. MAI)

2. von 7 Läufen zur Rallye-DM, 13 WPs über 158,8 km

1.	Geipel/Becker-Brugger	Skoda Fabia Rally2 evo	1:38.06,1 h
2.	Tannert/Christian	Volkswagen Polo GTI R5	+39,4 s
3.	Dinkel/Winklhofer	Ford Fiesta Rally2	+41,5 s
4.	Van Deijne/Hein	Hyundai i20 N Rally2	+3.30,5 min
5.	Wevers/Van Weeren	Skoda Fabia Rally2 evo	+4.12,1 min
6.	Rostek/Wenzel	Skoda Fabia R5	+4.51,1 min
7.	Berlandy/Schaaf	Peugeot 208 T16	+6.58,2 min
8.	Ten Vregelaar/Christiaens	Ford Fiesta Rally3	+8.07,8 min
9.	Knacker/Flores-Trigo	Renault Clio Rally4	+8.30,0 min
10.	Ramonat/Schmidt	Citroën DS3 R5	+8.32,4 min

Bestzeiten: Geipel 6, Dinkel 3, Griebel 2, Tannert 2

DRM-STAND NACH LAUF 2

1. Philip Geipel	65
2. Julius Tannert	56
3. Dominik Dinkel	48
4. Dennis Rostek	30
5. Marijan Griebel	26
6. Kevin van Deijne	20
7. Erik Wevers	19
8. Björn Satorius	18
9. René Noller	14
10. Georg Berlandy	13



SASCHA DÖRRENBÄCHER

Marijan Griebel: Feuer unter der Haube



SASCHA DÖRRENBÄCHER

Tannert: Auf den letzten Metern Zweiter



Münnich-Doppelsieg zum Saisonstart: Girolami gewann im ersten Lauf vor Guerrieri

WTCR

Münnich-Feiertag

Das Team ALL-INKL.COM Münnich Motorsport erlebte mit einem Doppelsieg einen Traumstart in die Saison. Im zweiten Lauf setzte sich Hyundai-Neuzugang Mikel Azcona nach einem krassen Fehltritt seines Teamkollegen durch.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Hoffnungen auf einen Sieg gleich am ersten Wochenende als Honda-WTCR-Team waren für das Liqui Moly Team Engstler groß. Für das Reversed-Grid-Rennen hatte Attila Tassi den zweiten Startplatz und kam von diesem auch besser weg als Norbert Michelisz (Hyundai) auf Reversed-Pole. Doch der zog immer weiter rüber, obwohl Tassi mit seiner Front schon vor der B-Säule des Elantra war. Die beiden Ungarn kollidierten und knallten in die Leitplanken. „Ich möchte keine vorschnellen Schlüsse ziehen“, antwortete Tassi auf die Schuldfrage. Michelisz war beim Interview ganz kleinlaut. „Ich muss mir erst die Bilder anschauen“, so der Meister von 2019. Die Stewards waren sich dagegen schnell einig: Es war Michelisz, der die Situation falsch eingeschätzt hatte. Beim nächsten Rennen muss er deshalb sechs Startplätze zurück und erhält drei Strafpunkte.

Für Michelisz war das Rennen sofort vorbei, auch die Audi-Piloten Gilles Magnus und Mehdi Bennani, die nicht mehr ausweichen konnten, stellten ihre Autos irreparabel ab. Damit war klar: Tassi, der noch zur Box kam und nach notdürftiger Reparatur weiterfuhr, würde zumindest Punkte holen. Am Ende wurden es sogar noch deren drei für den Youngster. Teamkollege Tiago Monteiro sorgte auf P10 dafür, dass die Engstler-Truppe noch mehr Zählbares aus Pau mitnehmen konnte.

Das BRC-Team konnte sich damit trösten, dass immerhin Mikel Azcona der große Nutznießer des Startcrashs war. Von P3 gestartet, musste er den Kollidierenden zwar ausweichen, war danach aber nur nach dem Restart infolge der fälligen Safety-Car-Phase noch mal in Reichweite der Gegner. Der eher zaghafte Angriff von Santiago Urrutia (Lynk & Co) verpuffte, und so fuhr der Spanier zum ersten Sieg für seinen neuen Arbeitgeber.

> „Wir haben im Prinzip alles an Punkten eingesammelt, was möglich war. Diesen Schwung müssen wir mitnehmen.“
>
> Néstor Girolami, Honda

Berthon rettet Audi

Die Big Points gibt es in diesem Jahr aber im Qualifying und im ersten Rennen. Und hier führte kein Weg vorbei an den Honda des Münnich-Teams. Bereits im Qualifying bildeten Néstor Girolami und Esteban Guerrieri eine Doppelspitze und holten sich dabei zehn respektive acht Punkte.

Auch das erste Rennen lief komplett nach Plan. Girolami blieb in Front, Guerrieri folgte, und so blieb man weiter ohne einen einzigen Punktverlust. „Wir haben im Prinzip alles an Punkten eingesammelt, was möglich war“, sagte Girolami, der mit P7 im zweiten Lauf noch ein paar wichtige Zähler addierte. „Diesen Schwung müssen wir mitnehmen.“ Guerrieri ist zwar weiterhin seit 2020 sieglos, war jedoch nach P2 und P5 auch zufrieden: „Wir liegen in der Meisterschaft vorn, und es ist immer besser, der Gejagte zu sein.“

Einer der Jäger ist nach einem eher enttäuschenden Saisonstart Audi. Vom noch mal leicht überarbeiteten RS 3 LMS hatte man sich erwartet, dass dieser auf jeder Strecke vorne mitfahren kann, was im Fall von Nathanaël Berthon auch in Pau der Fall war. Im ersten Lauf lag er auf P4, eher er im Positionsgerangel unsanft ins Aus geschoben wurde und nur noch einen Punkt holte. Im zweiten Lauf verpasste er mit P4 das Podium nur knapp. Ansonsten aber waren die Audi blass. Magnus und Bennani konnten den Speed der Spitzengruppe nicht mitgehen und fielen im zweiten Lauf wie erwähnt aus. Tom Coronel kam auf dem Stadtkurs gar nicht auf Touren.

Auch die Konzernschwester Cupra tut sich schwer, wenngleich diese deutlich abgespeckter auftritt: Nur noch zwei Autos, kein Werks-Support mehr und mit Rob Huff auch nur noch ein Top-Pilot. Dániel Nagy ist zwar mittlerweile sehr erfahren, spielt aber eben doch nicht ganz in der Liga wie der Ex-Weltmeister. Dass das Zengo-Team und Cupra überhaupt wieder dabei sind, kam wie in der letzten MSa beschrieben erst in letzter Minute zustande – und wie man hört auch nur deshalb, weil Promoter Eurosport Events tatkräftige finanzielle Unterstützung leistet.

Ein Vorteil für Huff: Er darf zum dritten Mal nach 2013 und 2017 (in beiden Jahren fuhr er für Münnich) als Privatfahrer antreten und damit um die „Trophy"-Wertung kämpfen, die er nach den Rennen in Pau auch anführt.

Wie stark ist Lynk & Co?

Bleibt nur noch der Blick auf die amtierenden Champions von Cyan Racing. Die stehen mit fünf Autos am Start und gehen so schlau vor wie eh und je. Vorne dabei sein: Ja gerne, aber bitte nicht ganz vorn! So hielt man sich dann auch immer in der zweiten Reihe, um bloß nicht Gefahr zu laufen, sofort dicke Kompensationsgewichte einladen zu müssen oder gar einen Einschnitt bei der BOP zu riskieren.

Wie viel die „Blauen" noch im Köcher haben, lässt die Leistung von Qinghua Ma erahnen. Der Chinese konnte locker den Speed seiner deutlich erfahreneren und erfolgreicheren Teamkollegen mitgehen, fuhr im zweiten Lauf sogar aufs Podest. Im Fahrerlager sind sich zumindest alle einig: Die Schweden fahren nur so schnell wie sie müssen, um konstant gute Punkte einzufahren. Das wahre Potenzial wird man wohl wieder erst zum Ende der Saison zu Gesicht bekommen.

Ganz ungeschoren kam aber auch Lynk & Co nicht durch. Im Qualifying crashte Thed Björk schwer, im zweiten Rennen zog sich Yann Ehrlacher auf P3 liegend einen Reifenschaden zu. Vielleicht ist man also doch schon näher am Limit – und Ma besser als viele denken. ■



WTCR

Das Münnich-Dreamteam Girolami (l.)/Guerrieri führt die Gesamtwertung an



HYUNDAI

Jetzt auch in Hyundai-Farben WTCR-Sieger: Mikel Azcona gewann Lauf 2

NACHRICHTEN

RÜCKKEHR IN DIE STADT
Zuletzt fuhr die WTCC (jetzt WTCR) 2009 auf dem Stadtkurs von Pau. Sechs der 18 diesjährigen Starter waren schon damals dabei: Yvan Muller, Tiago Monteiro, Rob Huff, Tom Coronel, Mehdi Bennani und damals wie jetzt Gaststarter Éric Cayrolle. Auch der heutige Teamchef Franz Engstler fuhr seinerzeit mit und wurde in Führung liegend vom Safety Car aus dem Rennen genommen. Eine offizielle Entschuldigung oder gar Entschädigung hat es übrigens nie gegeben!

EIN CHINESE IN SCHWEDEN
Weil Reisen von und nach China zunehmend schwieriger werden – auch wegen der nach wie vor sehr restriktiven Corona-Politik des Landes –, wohnt WTCR-Rückkehrer Qinghua Ma während der Saison ganz in der Nähe des Cyan-Teams in Göteborg. „Schweden ist neu für mich, aber schön. Ich hoffe, mir bleibt im Saisonverlauf etwas Zeit, um die Gegend zu erkunden", hofft der Lynk & Co-Werksfahrer.

ALLESKÖNNER MÜNNICH
René Münnich ist nicht nur Namensgeber, Hauptfinanzier und Eigentümer des Münnich-Rennstalls, sondern auch selbst stark in die Entwicklung der Autos eingebunden. Im Winter fuhr er in der UAE Procar mit und sammelte so viele Testkilometer im Renneinsatz. Aktuell kommt noch ein weiterer Job dazu: Er ist in diesem Jahr auch Renningenieur von Néstor Girolami.

PAU-VILLE (F), 1. RENNEN

1. von 20 Läufen, 23 Runden à 2,760 km (18 gestartet, 17 gewertet)

1.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	32.03,148 min
2.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 1,239s
3.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 2,314 s
4.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 2,991 s
5.	Qinghua Ma (RC), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 6,001 s
6.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 6,285 s
7.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 7,149 s
8.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	+ 10,280 s
9.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 11,178 s
10.	Mehdi Bennani (MA), Comtoyou	Audi	+ 11,634 s

Schnellste Runde: 1.22,293 min (Huff)

PAU-VILLE (F), 2. RENNEN

2. von 20 Läufen, 21 Runden à 2,760 km (18 gestartet, 15 gewertet)

1.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	31.55,170 min
2.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 3,876 s
3.	Qinghua Ma (RC), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 4,378 s
4.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 6,563 s
5.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 7,679 s
6.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 8,406 s
7.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 9,168 s
8.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	+ 9,455 s
9.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 10,147 s
10.	Tiago Monteiro (P), Liqui Moly Team Engstler	Honda	+ 12,235 s

Schnellste Runde: 1.21,331 min (Azcona)

STAND FAHRER

1.	Girolami	49 Punkte
2.	Guerrieri	42
3.	Azcona	41
4.	Urrutia	30
5.	Ma	30
6.	Muller	29
7.	Berthon	20
8.	Ehrlacher	18
9.	Huff	12
10.	Magnus	10

STAND TEAMS

1.	ALL-INKL.COM Münnich	91 Punkte
2.	BRC Squadra Corse	48
3.	Cyan Racing	47
4.	Cyan Performance	37

STAND TROPHY

1.	Huff	17 Punkte
2.	Coronel	13
3.	Nagy	12

Ekström dominant

Titelverteidiger Mattias Ekström holte beim Saisonstart in Pau die volle Punktzahl

ETCR

Beim Auftakt des ETCR-Weltcups in Pau dominierte Cupra. Mattias Ekström holte volle Punkte und führte einen Dreifachsieg der spanischen Marke an.

Von: **Michael Bräutigam**

Ganz so eindeutig, wie es beim Anblick des Wochenend-Ergebnisses aussieht, war es im abschließenden zweiten Superfinale aber dann doch nicht. Ekström, der letztes Jahr Meister der Pure ETCR war, hatte zuvor die perfekte Punktausbeute durch Bestzeiten im Qualifying und Siege sowohl im Viertel- als auch Halbfinale, doch mit Mikel Azcona (Hyundai) entbrannte dann doch noch ein harter Kampf.

Der Spanier war wie Ekström dem Pool „Furious“ zugelost worden und wollte im Finale zumindest das perfekte Ergebnis Ekströms zunichte machen. Vom dritten Startplatz ging es zunächst auf P4 zurück, ehe Teamkollege Kevin Ceccon etwas neben die Linie rutschte und Azcona wieder durchschlüpfte. Wenig später war auch Bruno Spengler (Alfa Romeo) geknackt und das sehenswerte Duell um den Sieg konnte beginnen.

Der zweifache DTM-Champion und der gerade frisch zum Sieger des zweiten WTCR-Laufs gekürte Spanier fuhren hart aber fair um die Spitze, die der Cupra-Pilot nur knapp behalten konnte.

Ex-DTM-Piloten vorne

„Das Finale war echt hart. Letztes Jahr war Mikel noch mein Teamkollege, da habe ich ihm wohl ein paar Tipps zu viel gegeben“, witzelte Ekström in seiner gewohnt sympathischen Art. „Das Auto ist stark und in Istanbul werden wir sehr konkurrenzfähig sein“, gab Azcona gleich eine Kampfansage für den nächsten Event Ende kommender Woche heraus.

Im Pool „Fast“ war die Cupra-Dominanz noch viel mehr zu spüren. Hier waren mit Adrien Tambay und Tom Blomqvist zwei weitere ehemalige DTM-Piloten für die spanische Marke am Werk, beide kamen jedoch nicht ohne Punktverlust in ihr Superfinale. Hier konnte sich Tambay dann gleich absetzen und auch Blomqvist hielt dem Druck stand – vor allem von Alfa-Pilot Maxime Martin in der Schlussphase.

In jenem Superfinale gab es den größten Aufreger des Wochenendes, als sich Jean-Karl Vernay (Hyundai) und Luca Filippi (Alfa Romeo) im Positionskampf verhakten und der Italiener heftig in die Leitplanken flog. Das Aus für Filippi und – weil sich immer zwei Fahrer ein Auto teilen – auch für Giovanni Venturini, der in seinem Superfinale gar nicht erst antreten konnte.

Einen guten Einstand in die Serie erlebten dagegen die Markenkollegen Maxime Martin und Bruno Spengler, die sich entsprechend das zweite Auto teilten. Beide holten in ihrem Superfinale den dritten Platz und landeten damit in den Top 6 der Eventwertung. „Fürs erste Wochenende war es okay“, befand Martin. Und Spengler zeigte sich beim Debüt „glücklich mit den Punkten, die wir gesammelt haben.“ ■



HYUNDAI

Die Konkurrenz von Hyundai und Alfa Romeo konnte nur zeitweise mithalten

SUPERFINALE «FAST»

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Tambay/Cupra	8 Runden
2.	Blomqvist/Cupra	+ 1,773 s
3.	Martin/Alfa Romeo	+ 2,863 s
4.	Vernay/Hyundai	+ 5,059 s
5.	Michelisz/Hyundai	+ 48,130 s
–	Filippi/Alfa Romeo	- 6 Rdn.

SUPERFINALE «FURIOUS»

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Ekström/Cupra	8 Runden
2.	Azcona/Hyundai	+ 0,207 s
3.	Spengler/Alfa R.	+ 4,764 s
4.	Ceccon/Hyundai	+ 5,307 s
5.	Gené/Cupra	+ 12,960 s
–	Venturini/Alfa R.	nicht gestartet

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Mattias Ekström (S)	100
2.	Adrien Tambay (F)	92
3.	Tom Blomqvist (GB)	79
4.	Mikel Azcona (E)	72
5.	Bruno Spengler (CDN)	61
6.	Maxime Martin (B)	56
7.	Jean-Karl Vernay (F)	45
8.	Norbert Michelisz (H)	43
9.	Jordi Gené (E)	30
10.	Kevin Ceccon (I)	28
11.	Giovanni Venturini (I)	24
12.	Luca Filippi (I)	15





Sechs Modelle: Die BOP ist in der DTM 2022 das wichtigste Tool für fairen Sport

DTM

DTM

Schon im Gleichgewicht?

Beim Auftakt in Portimão zeigte sich die DTM eng und ziemlich ausgeglichen. Wirklich vorneweg oder hinterher fuhr niemand. Ein bisschen Feintuning muss man bei der BOP aber trotzdem noch leisten.

Von: **Michael Bräutigam**

Alle sechs Modelle in den Top 7 des Sonntagsrennens – da gibt es nicht viel Grund zu klagen. Oder? Beim Porsche-Team SSR Performance war man sich da nicht so ganz sicher. „Leider hatten wir keine Chancen auf eine bessere Platzierung, da die Einstufung im starken Feld nicht gestimmt hat“, sagte Teamchef Mario Schuhbauer und zielte darauf ab, dass man mit Porsche das Schlusslicht der genannten Top 7 gebildet hat.

Tatsächlich ist der Porsche das Auto, welches das Feld sozusagen bremst. Er hat einen Vierliter-Saugmotor und diesen dazu noch im Heck sitzen. Beides stark limitierende Faktoren, wenn man gegen turbobefeuerte oder mit teils über 50 Prozent mehr Hubraum ausgestattete Gegner mit Front- oder Mittelmotoren ins Rennen geht. Trotz einer Marscherleichterung um 25 kg nach dem Samstags-Quali war Porsche deshalb noch nicht ganz bei der Musik. Dennoch kann man hier von Jammern auf hohem Niveau reden: Im Sonntags-Qualifying fehlten nur zwei Zehntel zu P2.

Auch bei Audi hadert man noch ein wenig. Obwohl man mit dem gleichen Basismotor wie im Lamborghini antritt, muss man einen um drei Millimeter (!) kleineren Restriktor nutzen. Hier hat man sich womöglich von den starken Leistungen der neuen „evo II“ in den SRO-Serien zu einer noch etwas zu konservativen Einsortierung hinreißen lassen.

Dass Audi-Pilot Nico Müller das Sonntagsrennen in Portugal gewinnen konnte, lässt sich auf die komfortable Reifensituation zurückführen. Nach dem frühen Aus am Samstag hatte er am Sonntag noch deutlich frischeres Material zur Verfügung. Sofort gut eingegliedert war der neue BMW M4 GT3. Der ist dabei besonders schwierig einzustufen, weil stark auf der Geraden, aber etwas behäbiger in den Kurven. Eigenschaften, die wie gemacht für den nun anstehenden Lausitzring sind. ■

TCR Italien

Zwei neue Gewinner

Carlo Tamburini (Honda) und Rubén Fernández (Audi) holten sich die Siege in Imola. Für beide war das eine Premiere.

Zum Pechvogel des Wochenendes avancierte dagegen Niels Langeveld (Hyundai), der den ersten Lauf von P2 hinter Pole-Mann Ruben Volt (Honda) aufnehmen sollte, beim Start jedoch nicht so recht vom Fleck kam. Vom 15. Platz im erneut über 30 Fahrzeuge zählenden Feld kämpfte er sich noch auf P7.

Vorne setzte sich derweil Tamburini durch und feierte dabei ebenso einen ersten Laufsieg wie im zweiten Lauf Fernández. Letzterer fuhr 2021 einen Gaststart in der TCR Germany und sorgte da schon für Aufsehen. In der Tabelle setzt sich derweil Salvatore Tavano (Cupra) weiter von seinen Verfolgern ab. In Imola holte der frühere WTCC-Pilot P3 und P8.

Auftaktsieger Langeveld holte von Startplatz 7 noch den sechsten Platz im zweiten Lauf. Damit liegt er hinter Tavano, Volt und Tamburini auf Tabellenrang 4 und behält sich alle Titelchancen. ■ MBR



TCR ITALIEN/ACI SPORT

Rubén Fernández führte das über 30 Autos starke Feld im zweiten Lauf an

TCR Dänemark

Halder verliert Sieg

Drei Rennen, drei Honda-Siege beim Auftakt der TCR Dänemark in Padborg. Auch Mike Halder durfte jubeln – aber nur kurz.

Im ersten Durchgang gab es am Sieger nichts auszusetzen: Kasper Jensen setzte sich von der Pole-Position aus immer weiter vom Feld ab und gewann souverän. Dahinter kämpften Cupra-Pilot Michael Markussen und TPR-Honda-Fahrer Halder um P2 – mit dem am Ende nur knapp besseren Ausgang für den Dänen.

Jensens Teamkollege im GMB-Team, Gustav Birch, nutzte dann das Reversed Grid des zweiten Laufs, um sich seinen ersten Sieg in der Serie zu sichern. Halder fuhr auf P2 und wollte im dritten Lauf natürlich am liebsten gewinnen.

Tatsächlich fuhr der Schwabe im letzten Rennen auch als Erster durchs Ziel und hatte Jensen vermeintlich bezwungen. Doch Halder trat eine vermutlich zu unrecht verhängte Stop-and-Go-Strafe für angebliches Überholen unter Gelb nicht an. Die Rennleitung belegte ihn deshalb mit 20 Strafsekunden, was ihn auf P10 zurückwarf. ■ MBR



TCR DÄNEMARK

Starker Einstand, aber nicht mit einem Sieg belohnt: Mike Halder



Kopf an Kopf bis zur Kollision: Sieger Joey Logano (#22) und William Byron (#24)

NASCAR

Ein hitziges Duell

Bis zur vorletzten Runde sah William Byron wie der Sieger des Throwback-Rennens in Darlington aus. Doch dann kam Joey Logano mit seinem Penske-Ford und schob den Hendrick-Chevy in die Wand.

Von: **Michael Bräutigam**

Logano fuhr daraufhin zum ersten Cup-Sieg nach über einem Jahr – den Clash nicht mitgezählt – und war sich keiner Schuld bewusst: „Niemand drückt mich in die Mauer, ohne dass was zurückkommt", so der Champion von 2018. Tatsächlich gab es eine Vorgeschichte. Bei einem vorherigen Restart kämpften die beiden Streithähne bereits um die Führung, wobei Byron auf der Innenseite fuhr und dem diesmal roten Ford außen nicht ganz eine Wagenbreite Platz ließ. Logano wurde zwischen dem 24er-Chevy und der Wand eingeklemmt und musste Byron die Führung überlassen.

Logano, der nicht gerade als Kind von Traurigkeit bekannt ist, wog den Leader danach in Sicherheit, denn noch zehn Runden vor Schluss schien am bereits dritten Saisonerfolg des Hendrick-Piloten nichts mehr zu rütteln zu sein. Doch dann brachen die Reifen bei Byron ein, und der Kampf um die Führung entbrannte erneut. „Er hat selbst kaum die Kurve bekommen", schimpfte Byron, der einen kräftigen Stoß aufs Heck bekam und in die Mauer rutschte. „Aber er ist halt ein Idiot, das macht er immer. Sonst gewinnt er keine Rennen."

Ein Vertrag als Trost

Byron, der mit zwei platten Reifen noch auf P13 ins Ziel rollte, kann sich immerhin mit dem Umstand trösten, dass er vergangene Woche seinen Vertrag bei Hendrick um drei Jahre bis 2025 verlängert hat. Der 24-Jährige ist mittlerweile zu einem ernsthaften Titelaspiranten gereift.

Logano war nach den Seuchenrennen in Talladega und Dover einfach nur erleichtert, endlich gewonnen zu haben. Sein Throwback-Fahrzeugdesign war übrigens eines aus seiner eigenen Historie – jenes, mit dem er 1995 als Fünfjähriger seine Karriere bei den Quarter Midgets begann.

Apropos Dover: Das am Montag vor Darlington zu Ende gebrachte Rennen (siehe letzte MSa) brachte mit Hendrick-Chevy-Pilot Chase Elliott den bereits neunten verschiedenen Sieger der laufenden Saison hervor, Logano war dann Nummer zehn. Für Elliott, der bisher eine starke, aber eben noch sieglose Saison hatte, war es der erste Oval-Sieg, seitdem er 2020 in Phoenix seinen Titel eingefahren hatte.

Zumindest in Sachen Regular Season sieht es für Elliott nach dem ersten Saisondrittel auch in diesem Jahr gut aus. Seine Tabellenführung baute er mit dem Dover-Sieg sowie P5 in Darlington auf jetzt 65 Punkte aus. ■

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: ALLGAIER SIEGT WIE IM VORJAHR

Das Team JR Motorsports hat aktuell einen Lauf in der zweiten Liga. Mit Justin Allgaier und Noah Gragson kämpften in Darlington erneut zwei Fahrer der Truppe von Dale Earnhardt Jr. um den Sieg. Die beiden Chevrolet-Piloten hatten im Vorjahr auch die Siege auf der „Lady in Black" geholt – Allgaier gewann im Frühjahr, Gragson im Herbst. Diesmal durfte Allgaier den Weg in die Victory Lane antreten, nachdem er den Stallgefährten im Finish knapp hinter sich gehalten hatte. Sein erster Sieg seit 34 Rennen war gleichzeitig der dritte Triumph für JR Motorsports in Folge. Gragson schiebt sich mit P2 auch auf den zweiten Tabellenrang. Gesamtführender bleibt Kaulig-Chevy-Fahrer A. J. Allmendinger, der in Darlington auf P8 kam und damit in den bisher elf Rennen dieser Saison weiterhin nur einstellige Ergebnisse einfuhr.

TRUCK SERIES: ENDLICH WIEDER NEMECHEK

Nach drei völlig verkorksten Rennen zum Saisonstart fing sich John Hunter Nemechek ab dem Circuit of the Americas. Die Ergebnisse seither: P2, P4, P3. In Darlington holte der Toyota-Pilot aus dem Team Kyle Busch Motorsports nun auch endlich seinen ersten Saisonerfolg. Dabei war er zwar von Pole gestartet der schnellste Mann des Abends, musste jedoch zehn Gelbphasen und einen Extra-Stopp wegen eines nicht richtig befestigten Rads überstehen.

NASCAR CUP SERIES

Dover/Delaware (USA)
11. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
2.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Chevrolet
3.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
4.	Christopher Bell (USA)	Toyota
5.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
6.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
7.	Kyle Busch (USA)	Toyota
8.	Chris Buescher (USA)	Ford
9.	Kevin Harvick (USA)	Ford
10.	Erik Jones (USA)	Chevrolet

Darlington/South Carolina (USA)
12. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Joey Logano (USA)	Ford
2.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
3.	Justin Haley (USA)	Chevrolet
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
6.	Christopher Bell (USA)	Toyota
7.	Michael McDowell (USA)	Ford
8.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Chevrolet
9.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
10.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet

Gesamtwertung
Stand nach 12 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	453 Punkte
2.	Byron (Chevrolet)	388
3.	Blaney (Ford)	388
4.	Logano (Ford)	374
5.	Chastain (Chevrolet)	364
6.	Ky. Busch (Toyota)	364
7.	Truex Jr. (Toyota)	364
8.	Bowman (Chevrolet)	357
9.	Larson (Chevrolet)	336
10.	Bell (Toyota)	327

„Wettbewerb ist viel enger"

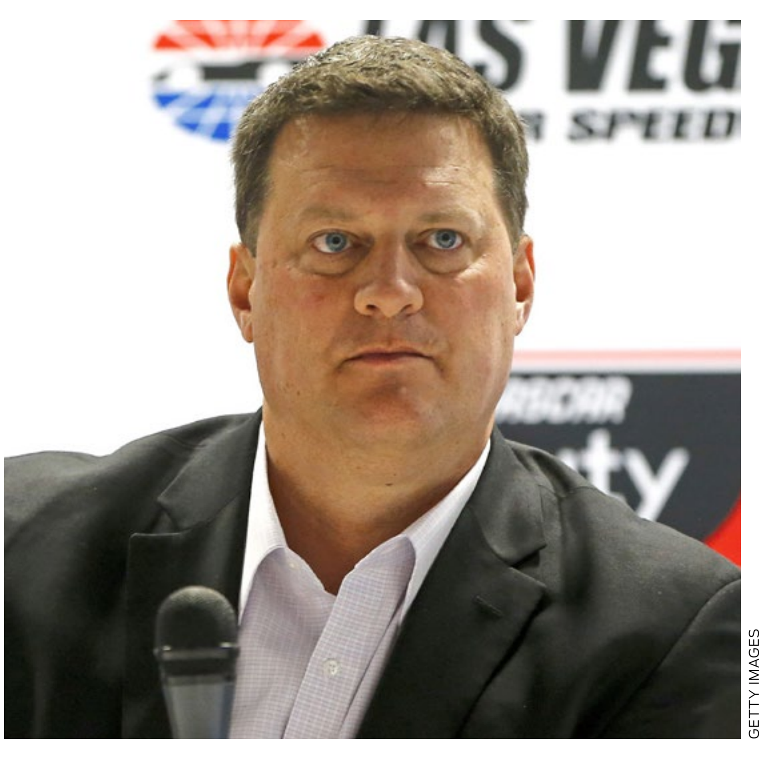
Der NASCAR-Offizielle Steve O'Donnell gilt als eine treibende Kraft hinter den aktuellen Reformen. Im Interview spricht er über die Next-Gen, eine mögliche Elektro-Serie und Verbindungen nach Europa.

Von: **Philipp Körner**

Die neue Auto-Generation hat nun Rennen auf allen Strecken-Typen des Kalenders absolviert. Wie lautet Ihr erstes Fazit?
Wir sind sehr glücklich über die Ergebnisse mit den neuen Fahrzeugen – vor allem auf den Intermediate-Ovalen, wo wir früher Probleme hatten. Und auch das Feedback der Fans zum Racing ist bislang überwiegend positiv. Gleiches gilt für die Teams und die Hersteller, die wie erhofft näher zusammengerückt sind. Damit haben wir das erreicht, was wir uns mit dem Reglementwechsel vorgenommen hatten. Wenn ich jedoch ein Problem nennen müsste, wäre es im Moment der Sport auf den Shorttracks. Daran müssen wir bis zu den Herbst-Rennen feilen.

Was sind die Probleme dort?
Es kamen einige Dinge zusammen, die wir jetzt analysieren müssen. Zum Beispiel verringerten die niedrigen Temperaturen in Martinsville die Haltbarkeit der Reifen. Das müssen wir uns mit der Hilfe von Tests genauer anschauen. In Martinsville haben die Fahrer außerdem zum ersten Mal viel schalten müssen, was dem Racing etwas das Momentum genommen hat. Gerade das ist aber dort so wichtig, damit sich die Fahrer actionreich in die Kurven schieben können.

Wie hat sich der Sport aus Ihrer Sicht verändert?
Der Wettbewerb ist seit der Einführung der Next-Gen viel enger geworden. Über 30 Fahrer haben in dieser Saison bereits eine Runde angeführt, was bei 36 Vollzeit-Nennungen eine unglaubliche Zahl ist. Es ist toll für den Sport, neue Führende und Sieger zu haben. Ein großer Fortschritt ist zudem die größere Haltbarkeit der Karosserien. Durch die Verbundwerkstoffe stecken die neuen Autos Einschläge weg, die im vergangenen Jahr noch verbogenes Metall samt Reifenschäden nach sich gezogen hätten. Ein unterschätzter Vorteil ist, dass wir jetzt viel weniger Fälle von auslaufendem Öl haben. Dadurch werden die Safety-Unterbrechungen kürzer, und die Fans bekommen mehr Sport an der Strecke geboten.



GETTY IMAGES

„Ein deutscher Autobauer wäre ein guter fünfter Hersteller, und es würde nicht an uns scheitern."

Steve O'Donnell, COO NASCAR

Sind Hybrid-Motoren für Sie der nächste logische Schritt?
Da sich die Automobil-Industrie immer weiterentwickelt, machen auch wir uns viele Gedanken. Vor allem die Idee einer elektrischen Vorführserie schauen wir uns genau an. Für uns steht dabei im Vordergrund, dass der Sport begeistert. Alles, was aus dem Hause NASCAR kommt, muss dieser Eigenschaft entsprechen. Wir arbeiten eng mit den Herstellern bei der Entwicklung zusammen und können vielleicht schon im nächsten oder übernächsten Jahr etwas auf die Beine stellen. Der erste Plan sieht momentan sechs Rennen vor.



MOTORSPORT IMAGES

Enges Racing, haltbarere Autos: O'Donnell ist mit der Next-Gen zufrieden

Stichwort Hersteller: Reichen Ihnen die drei Marken Chevrolet, Ford und Toyota, oder wäre Platz für weitere Autobauer? Vielleicht sogar aus Europa?
In einer perfekten Welt hätte ich am liebsten fünf. Wir sind täglich im Austausch mit Interessenten – auch mit Leuten aus Europa. Dabei haben wir die Unterstützung unserer drei bisherigen Partner, die sich ebenfalls über neue Konkurrenz freuen würden. Aktuell laufen gute Gespräche mit einem vierten Hersteller, aber es steht noch etwas Arbeit aus. Dann können wir das Fernziel eines fünften angehen.

Sind unter den Interessenten aus Europa auch deutsche Marken?
Ich sage es mal so: Ein deutscher Autobauer wäre ein guter fünfter Hersteller und es würde nicht an uns scheitern (lacht). Wenn man sich unser Garage-56-Projekt für die 24 Stunden von Le Mans anschaut, sieht man den Wunsch, uns noch mehr in Europa zu zeigen. Wir haben mit der EuroNASCAR zudem eine kleine, aber wachsende Vertretung, die Fahrer auf Rennen in Amerika vorbereitet.

2022 war bislang das Jahr der erfolgreichen Youngster. Die alten Stars scheinen mit der Next-Gen hingegen noch zu hadern. Bereitet Ihnen das aus PR-Sicht Sorgen?
Dieser Wandel gehört einfach zur Geschichte der NASCAR dazu: Alte Stars verabschieden sich, neue entstehen. Unsere Aufgabe ist es, zusammen mit den Teams die neuen Piloten durch Werbung bekannter zu machen. Dabei schauen wir auch verstärkt auf Fahrer mit internationalem Hintergrund, die wir einem noch größeren Publikum vorstellen können.

Wie wird die NASCAR der Zukunft aussehen?
Wir wollen offen für alle Fans sein und den Sport wachsen lassen. Kampagnen wie von Bubba Wallace helfen uns dabei. Trotz der Änderungen bleiben wir uns aber treu: NASCAR bedeutet auch zukünftig hartes Racing auf der Strecke und Spaß auf den Tribünen. ■



DUCATI

Der Ducati-Werkspilot war vor der Saison der große Favorit auf den MotoGP-Titel. In den ersten Rennen wurde er dieser Rolle nicht gerecht, mit einem Sieg in Jerez hat er sich aber zurückgemeldet. Im Interview erklärt der 25-Jährige die Hintergründe.

Von: **Imre Paulovits**

Was haben Sie am Montag nach dem Jerez-Grand-Prix getestet?
Zum Glück hatten wir kein allzu intensives Testprogramm, ich habe nur eine alternative Abstimmung probiert. Meine Schulter ist noch immer alles andere als in Ordnung, und ich wollte nicht mit Schmerzmitteln fahren. So hatte ich auch etwas Schmerzen beim Fahren, und ich wollte die Schulter nach dem doch sehr anstrengenden Wochenende zuvor nicht zu sehr beanspruchen. Aber mit den Ergebnissen des Tests waren wir zufrieden. Jetzt geht es mir in erster Linie darum, die Schulter vor dem nächsten Rennen in Le Mans etwas ausruhen zu lassen.

Wie konnten Sie trotz der Probleme mit der Schulter das Rennen gegen einen so starken Gegner wie Fabio Quartararo gewinnen?
Ich hatte das Glück, dass ich in Portimão trotz der Schmerzen fahren konnte, denn dort im Rennen habe ich das Gefühl für das Motorrad wiedergefunden, mit dem ich am Ende der letzten Saison so erfolgreich war. Damit haben wir dann auch das Jerez-Wochenende gleich gut begonnen, und dies hat sich bis zum Rennen durchgezogen. Wir hatten die Saison mit einer Menge Problemen begonnen, aber wir haben nie aufgehört, an ihnen zu arbeiten. Ich bin so glücklich, dass wir wieder zu unserem wirklichen Potenzial zurückgefunden haben. Ich denke, das ist sogar höher als letztes Jahr, denn in Jerez konnten wir damals nicht mit Fabio Quartararo und der Yamaha mithalten, er schien unschlagbar. Er hat das Rennen dann nur wegen seines Armpumps verloren. Dieses Jahr haben wir einen unheimlich guten Job gemacht und waren ihm ebenbürtig. Ich muss mich bei allen bedanken, die mir bei all den Schwierigkeiten zur Seite gestanden und

Francesco Bagnaia beim Test in Jerez: „Nur eine andere Abstimmung probiert“

DUCATI

„Musste meinen Fahrstil an das Motorrad anpassen“

mir geholfen haben, besonders meine Schulter fit zu bekommen.

Wie schlimm waren die Schmerzen im Rennen?
Ich muss zugeben, dass ich schon besorgt war. Ich bin das Warm-up ohne Schmerzmittel gefahren, und ich hatte wirklich Probleme. Im Clinica Mobile haben sie mir dann geholfen und mir etwas gegeben, da war nur der letzte Teil des Rennens schwierig. Ich hatte vor allem beim Bremsen Probleme. Besonders in Turn 6 war es sehr schwierig, das Motorrad zu verzögern. Da fühlte es sich an, als würde sich jemand gegen mich stemmen, und es war sehr schmerzhaft. So richtig schlimm wurde es aber nach dem Rennen, als die Wirkung der Schmerzmittel wegging. Da hatte ich wirklich Schmerzen.

Waren die Schmerzen oder der Druck von Fabio Quartararo schwerer zu managen?
Auf alle Fälle der Druck von Fabio. Ich hatte ja nie eine Lücke von zwei Sekunden, sondern drei, vier, maximal sechs Zehntelsekunden. Wenn man jemanden so knapp hinter sich hat, ist die Gefahr groß, dass man einen Fehler macht und der Vorsprung ganz hin ist. Als ich nur ein bisschen hinausgetragen wurde, war Fabio auch gleich dran. Ich habe deshalb probiert, so perfekt wie möglich zu fahren. Wenn man in dieser Situation ist, hat man keine Zeit, darüber nachzudenken, dass man Schmerzen hat. Ich war voll auf das Fahren konzentriert und habe versucht, so schnell es nur ging zu fahren, und es war wichtig, über die gesamte Distanz so konstant wie möglich zu sein.

War es so etwas wie das perfekte Wochenende?
Wenn man es von den Ergebnissen her sieht, schon. Ich konnte mit neuem Rundenrekord von der Pole-Position starten, habe vom Start bis zum Ziel geführt und das Rennen mit neuem Rundenrekord gewonnen. Dazu hatte ich bei diesem Rennen ziemlich den besten Start, den ich je hingelegt habe. Meistens habe ich mit dem Wheelie gekämpft, aber diesmal ging alles sehr gut, und ich konnte danach optimal in Turn 1 einbiegen. In Turn 2 bin ich dann gleich Kampflinie gefahren, denn ich hatte Angst, dass Quartararo noch dichtauf war und sich innen reindrücken würde. Das habe ich auch in der letzten Kurve gemacht, denn er ist letztes Jahr immer extrem gut aus Turn 12 herausgekommen. Als ich dann Ende der ersten Runde vorn blieb, habe ich mich auf meine Pace konzentriert. Ich hatte Bedenken, dass wir bei der Hitze Probleme mit dem Reifendruck vorne bekommen könnten. Schneller, als ich gefahren bin, hätte ich auch nicht fahren können. Das Heck ist wegen der Hitze ständig gerutscht, und die Front war ständig am Limit.

> „Die GP22 kann mit mehr Kurvenspeed gefahren werden. Aber ich musste erst verstehen, wie ich das umsetzen kann.“
>
> Francesco Bagnaia

Wie ist Ihnen die Rekordrunde im Qualifying gelungen?
Es war vielleicht die beste Runde, die ich je gefahren bin. Ich habe versucht, maximal zu pushen. Es war alles perfekt, und ich habe überhaupt keinen Fehler gemacht. Wenn man so sehr pusht, passiert es leicht, dass man mal ein wenig aus der Kurve hinausgetragen wird. Aber diesmal war alles perfekt. Es kam nach dem Rennen in Portimão, wo ich das Gefühl für das Motorrad auf der Bremse und beim Einbiegen wiedergefunden habe, und auf dieses Gefühl haben wir das ganze Wochenende aufgebaut. Wir haben uns dann in jedem Training etwas weiter verbessert. In FP3 war ich bereits Schnellster, in FP4 ging es noch besser, und zum Qualifying konnten wir uns noch einmal steigern.

Wie schätzen Sie diesen Sieg im Vergleich zu ihren bisherigen ein?
Natürlich war mein erster Sieg mein erster und wohl wichtigster, besonders emotional. Es kam noch hinzu, dass es in Aragón auf einer Strecke gelungen ist, auf der ich mir zuvor schwertat. Doch der Sieg jetzt in Jerez war auf alle Fälle einer der besten, denn wir hatten zuvor eine schwierige Zeit. Aber wir haben nie aufgehört zu arbeiten. Und schließlich haben wir nach dieser harten Arbeit der Techniker zu Hause und gemeinsam an der Strecke das Potenzial aufgedeckt, von dem ich wusste, dass es da ist. Aber es war schwierig, es herauszubekommen. Insofern war der Sieg in Jerez ein sehr wichtiger.

Wird es nun so weitergehen?
Ich muss schon zugeben, dass ich zunächst optimistischer an die Saison herangegangen bin, aber am ersten Rennwochenende war die Realität dann doch anders. Ich hatte Probleme. Wir haben zunächst versucht, das Motorrad an mich anzupassen, dann haben wir gut daran getan, dass wir damit aufgehört haben und ich versucht habe, mich an das Motorrad anzupassen. Wir haben es einfach gleich gelassen. Ich bin dann einfach immer weiter damit gefahren. Das Motorrad braucht einfach einen anderen Fahrstil. Ich kann jetzt in den Kurven schneller fahren, wenn auch anders. Ich denke aber, dass ich jetzt zu meiner besten Form zurückgefunden habe, in der ich letztes Jahr war. Und natürlich würde ich gerne so weitermachen. Ich darf aber ohnehin nicht zu viele Punkte verlieren, wenn ich um den Titel kämpfen will, denn nach sechs Rennen habe ich 33 Punkte Rückstand zum Führenden. Deshalb möchte ich jetzt anfangen, wieder aufzuholen.

Inwiefern ist das Motorrad anders? Wie mussten Sie Ihren Fahrstil ändern?
Ich bin bereits letztes Jahr mit mehr Kurvenspeed gefahren als zuvor. Aber dieses Jahr ist das Motorrad beim Beschleunigen anders. So hatte ich zunächst mit dem gleichen Fahrstil wie letztes Jahr Probleme. Ich habe dann in Portimão und in Jerez daran gearbeitet, schneller in die Kurven reinzufahren. Es ist aber nicht leicht zu verstehen, wie man es genau machen muss, und noch schwerer, es auch umzusetzen. Ich habe letztes Jahr viel daran gearbeitet, dass ich beim Bremsen und beim Einbiegen gut bin, jetzt sind beide Bereiche etwas anders. Wir sprechen über Nuancen, es sind keine großen Unterschiede, aber der größte Unterschied unterm Strich ist, dass ich schneller einbiegen kann.

Glauben Sie, dass der Titel wieder zwischen Ihnen und Fabio Quartararo entschieden wird?
Im Moment kann ich nur hoffen, dass es so sein wird. Fabio hat aber mittlerweile einen ordentlichen Vorsprung, und ich muss erst wieder aufholen. Wir müssen abwarten, ob mir das gelingt und ob ich gegen die beiden, die derzeit ganz vorn sind, um den Titel kämpfen kann. ■



Francesco Bagnaia

Geburtstag: 14. Januar 1997
Geburtsort: Turin (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
2013: Moto3, FTR-Honda (–)
2014: Moto3, KTM (16.)
2015: Moto3, Mahindra (14.)
2016: Moto3, Mahindra (4.)
2017: Moto2, Kalex (5.)
2018: Moto2, Kalex (1.)
2019: MotoGP, Ducati (15.)
2020: MotoGP, Ducati (16.)
2021: MotoGP, Ducati (2.)
2022: MotoGP, Ducati (zurzeit 5.)

HOBBYS
Motocross, Dirt Track



Zarco macht's

Pramac-Ducati-Pilot Johann Zarco war beim ersten MotoGP-Test während der Saison nach dem GP in Jerez Schnellster. Doch viele Piloten probierten nur neue Teile und Abstimmungen. Viele Probleme aus den ersten Rennen scheinen nun aber gelöst.

Von: **Imre Paulovits**

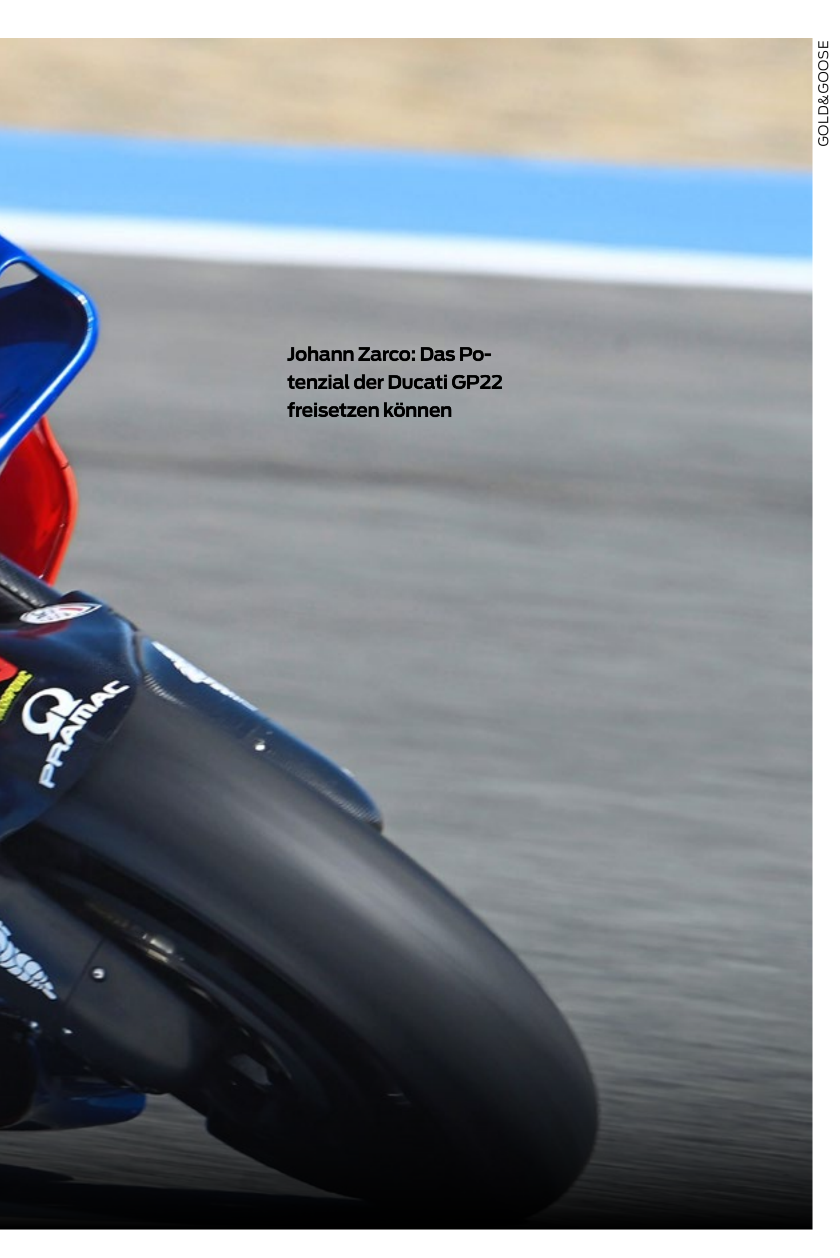
Nach dem sonnigen Hitzetag des Rennens in Jerez war es am Tag danach deutlich kühler und windiger, am späten Nachmittag fielen gar einige Regentropfen. Die Bedingungen waren deshalb deutlich anders als am Rennwochenende, was sich die Teams auch zunutze machten, um weitere Daten zu sammeln. Es wurden aber auch durch die Hersteller hindurch neue Teile probiert, einige, die wir wohl bald auch bei den Rennen sehen werden, andere, die vielleicht zu einer späteren Entwicklung gehören oder ganz in der Versenkung verschwinden werden. Jerez-Sieger Francesco Bagnaia ließ es wegen seiner lädierten Schulter ruhig angehen und hörte auch schon zu Mittag wieder auf. Auch seine Ducati-Markenkollegen gehörten nicht zu denen, die die meisten Runden drehten. Aber neben Johann Zarco, der die schnellste Runde des Tests drehte, waren auch Jack Miller, Jorge Martín und Enea Bastianini in den Top 10 dabei. Auffällig viele Runden drehten die Honda-Piloten und suchten nach Lösungen zu ihren Problemen, und auch die Yamaha-Werkspiloten Fabio Quartararo und Franco Morbidelli gehörten zu den Fleißigsten.

Gefühl gefunden

Pramac-Ducati-Pilot Johann Zarco zeigte sich nach dem Test gut gelaunt. Seine Bestzeit war zwar fast eine Sekunde langsamer als die Pole-Position von Francesco Bagnaia und eine halbe Sekunde langsamer als der Rundenrekord, den der italienische Ducati-Werkspilot im Rennen aufgestellt hat, es reichte aber, dass der 31-jährige Franzose trotz eines Sturzes bequem an die Spitze der Zeitenliste fuhr. „Wir haben an dem Gefühl für das Motorrad gearbeitet", erzählte Zarco. „Ich suchte nach Wegen, bequemer zu fahren, und ich bin sowohl mit dem Erreichten als auch mit den Rundenzeiten zufrieden. Ich bin nicht nur eine schnelle Runde gefahren, sondern auch viele hohe 1.37er-Zeiten, das war wirklich gut. Die Stärke des Motorrads ist nach wie vor seine Front, wir haben es weiter gepusht auf der Suche nach Feedback. Dazu haben wir am Heck nach mehr Vertrauen gesucht, um in den ganz schnellen Kurven das Gas früher öffnen zu können. Es ist immer gut, an einem Testtag ruhig arbeiten und nach Verbesserungen suchen zu können. Ich fühle mich jetzt für meinen Heim-GP in Le Mans gerüstet."

> „Ich bin nicht nur eine schnelle Runde gefahren, sondern auch viele hohe 1.37er-Zeiten. Ich fühle mich für meinen Heim-GP gut gerüstet."
>
> Johann Zarco

Brad Binder fand bei dem Test den Speed, den er am Vortag im Rennen gebraucht hätte. Obwohl er bei einer Windböe in Turn 7 stürzte, war er zufrieden. „Wir haben an unserem Basis-Setup gearbeitet und versucht, den Kontakt des Hinterreifens beim Bremsen verbessern können, darüber bin ich froh. Wir haben auch einen neuen Auspuff probiert, und die Techniker im Werk können nun die Unterschiede in den Daten auswerten. Mir hat zumindest der Sound gut gefallen. Wichtiger war aber, dass die Leistungsentfaltung etwas stärker geworden ist, obwohl wir diesbezüglich nie klagen konnten." Sein Teamkollege Miguel Oliveira probierte ein neues Aero-Paket aus. „Leider hatten wir ein


GOLD&GOOSE

Johann Zarco: Das Potenzial der Ducati GP22 freisetzen können


POLARITY PHOTO

Brad Binder: „Dem HInterreifen beim Bremsen mehr Kontakt geben“


YAMAHA

Fabio Quartararo: Schwinge, Schutzblech und große Bremsscheibe probiert

Problem, als wir neue Reifen draufgemacht haben, so konnten wir die Sachen, die wir ausprobiert haben, nicht noch einmal pushen. Wir haben aber ein oder zwei Dinge gefunden, die uns in Le Mans helfen könnten.“

Fabio Quartararo ging nach seinem gigantischen Duell mit Francesco Bagnaia am Vortag gleich mit großen Ambitionen an die Arbeit und probierte nicht nur eine neue Schwinge und ein vorderes Schutzblech, sondern auch die größere Brembo-Bremsscheibe. „Ich habe zwei Back-to-Back-Versuche mit der neuen Schwinge gemacht, und wir haben auch noch einmal das Setup vom Vorjahr probiert“, so Quartararo. „Den Daten nach ist die neue Schwinge etwas besser, dem Gefühl nach ist sie gleich. Wir werden in Le Mans mit der alten beginnen, wenn wir aber keinen Grip finden, werden wir die neue auch dort probieren.“

Die Suzuki-Piloten Joan Mir und Álex Rins landeten auf dem sechsten und achten Platz der Zeitenliste. Suzuki hatte eine geänderte Schwinge und probierte einige geometrische und elektronische Setups. „Ich habe am Vorderradgefühl gearbeitet, etwas, was ich im Rennen vermisst habe“, so Mir. „Aber die Bedingungen waren deutlich kälter. Wir haben aber beim Feintuning noch einige Dinge gefunden.“ „Wir haben daran gearbeitet, dass ich das Gefühl finde, das ich im Rennen vermisst habe, und konnten es stark verbessern“, freute sich Rins. „Die Schwinge habe ich schon früher in diesem Jahr getestet, insgesamt haben wir Fortschritte gemacht.“

Noch viel zu tun

Pol Espargaró drehte die meisten Runden. „Wir haben diese Runden gebraucht, um die Dinge zu verstehen“, so der Honda-Werkspilot. „In Le Mans müssen wir die Dinge zusammenfügen, die wir hier herausgearbeitet haben, und dann sehen, ob sie sich auszahlen. Zumindest sollten wir nun einen Plan B haben, wenn Dinge nicht funktionieren.“ „Insgesamt war es ein guter Testtag. Wir haben einige Dinge gefunden, die nun besser funktionieren, aber wir müssen weiterarbeiten, denn unsere Schwachpunkte sind weiterhin da“, stellte Marc Márquez fest. ■

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Jerez (E), 02.05.2022, Bestzeiten

1.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	1.37,136	54 Runden
2.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	1.37,294	58
3.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.37,438	78
4.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	1.37,456	53
5.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	1.37,556	85
6.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1.37,756	66
7.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP22	1.37,774	46
8.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.37,778	67
9.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	1.37,781	61
10.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	1.37,802	45
11.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.37,805	80
12.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	1.37,807	24
13.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	1.37,823	56
14.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	1.37,897	69
15.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.37,940	60
16.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP22	1.38,066	59
17.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.38,077	83
18.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	1.38,179	66
19.	Fabio di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	1.38,271	64
20.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.38,289	16
21.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	1.38,319	65
22.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	1.38,589	44
23.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	1.38,897	54
24.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP22	1.38,927	55



Luftsprünge

Schlankheitskur: Enea Bastianini probierte die Verkleidung der Ducati GP22 an seinem Vorjahres-Bike

MOTOGP

In Jerez wurden wieder neue Aerodynamik-Pakete probiert, dazu gab es einige Fahrwerksteile und eine neuartige Auspuffanlage bei KTM. Aber alle arbeiteten vor allem an der Reife ihrer diesjährigen Modelle.

Von: **Imre Paulovits**

Bei der 2022er-Honda RC213V stellte sich heraus, dass sie bei wenig Grip auf langsameren Strecken Schwachpunkte hat. Marc Márquez probierte deshalb sowohl die Flügelvariante am Verkleidungskopf, die Ende letzten Jahres bei den Tests gefahren wurde, als auch eine völlig neue Variante, die für weniger Abtrieb sorgt als die aktuelle Version. Der achtfache Weltmeister sucht nach mehr Gefühl für die Front und hat es deshalb mit weniger Abtrieb und mehr Pitch versucht. Seit Beginn der Saison sind bereits mehrere Auspuffvarianten bei Honda aufgetaucht, und Stefan Bradl fuhr bei seinem Wildcard-Einsatz eine Variante, die am Montag von Pol Espargaró, nicht jedoch von Marc Márquez probiert wurde.

Wenn bei den 2022er-Ducati auch keine neuen Teile zu sehen waren, sondern weiter an der Abstimmung gearbeitet wurde, probierte Enea Bastianini doch an seiner GP21 die Verkleidung des 2022er-Modells. Er darf in dieser Saison eine zweite Aerodynamik-Variante verwenden, so hat ihm Ducati ein Upgrade für das letztjährige Motorrad gegeben, das möglich war. Bastianini zeigte sich angetan vom Fahrgefühl des Hybrid-Bikes.



Marc Márquez machte es andersherum: 2021er-Flügel an aktueller Honda

MOTOGP



Suzuki: Zusätzliche Schweißnaht an der Schwinge für geänderten Flex

MOTOGP



KTM: Eigentümliche Auspuffanlage mit langem Endrohr und Gegenkonus

MOTOGP

Suzuki brachte eine Schwinge mit einer über dem unteren Federbeinauge horizontal verlaufenden Schweißnaht, was ihre Steifigkeit ändert. Laut Álex Rins wurde dieses Teil in diesem Jahr bereits einmal getestet. Ob sie bei der aktuellen Konfiguration die Traktion verbessert, wird dann beantwortet werden, wenn sie bei einem der nächsten Rennen eingesetzt wird.

Suche nach Topspeed

Auch Yamaha hatte eine neue Schwinge dabei, die von Fabio Quartararo und Franco Morbidelli probiert wurde. Sie hat auf der Kettenseite eine etwas kleinere Aussparung zum Unterzug. Quartararo gefiel sie, Morbidelli weniger. Es wurde auch ein anderes vorderes Schutzblech probiert, um Wasser- und Öltemperaturen bei den heißen Rennen herunterzubringen. Da es aber kalt war, konnte damit nicht der Ernstfall geprobt werden. Fabio Quartararo probierte auch erstmals die 355-mm-Kohlefaserscheibe aus, die Brembo dieses Jahr für Strecken wie Red Bull Ring, Motegi und Sepang vorbereitet hat. „Zu Beginn fühlte sie sich etwas komisch an, aber ich habe mich schnell an sie gewöhnt“, meinte der Weltmeister. Laut Teamchef Massimo Meregalli wird vor dem Mugello-GP noch ein Aerodynamik-Paket kommen, um dort und in Barcelona den Nachteil beim Topspeed etwas zu reduzieren.

KTM probierte in Jerez einen Auspuff, der wie bei den 2021er-Versuchen von Ducati für die vordere Zylinderbank ein längeres Ausströmrohr hat. Etwas ungewöhnlich waren die Enden mit einfachem Gegenkonus statt Megafon. Oliveira probierte auch ein neues Aero-Paket, dazu gab man zu, dass auch unter der Verkleidung noch etwas neues steckte, gab aber keine konkreteren Hinweise.

Bei Aprilia probierte Aleix Espargaró ebenfalls eine neue Schwinge und ein neues System für die Fahrwerksabsenkung, die Lorenzo Savadori bei seinem Wildcard-Einsatz eingesetzt hatte, dazu eine neue Kupplung. „Und die hat funktioniert“, freute sich Espargaró. „Damit sollte unsere größte Schwäche behoben sein.“ ■


Álex Rins (#42) und Joan Mir (#36): Bald nicht mehr blau?

SUZUKI

Suzuki weg?

Seit letztem Montag kursieren Meldungen von Suzukis MotoGP-Ausstieg zum Ende der Saison. Wenn es auch noch nicht bestätigt wurde, ist es wohl mehr als nur ein Gerücht.

Von: **Imre Paulovits**

Montagabend letzter Woche setzte der spanische Journalist Oriol Puigdemont eine Meldung ins Netz, die bald viral ging: Suzuki zieht sich mit Ende der Saison 2022 aus der MotoGP zurück! Eine offizielle Erklärung sollte binnen Stunden folgen. Doch diese lässt auch noch fast eine Woche später, bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe, auf sich warten. Dass die Meldung aber keine Ente war, zeigten die Reaktionen. Das Suzuki-Medien-Team dementierte nicht, und die Dorna gab am nächsten Tag eine Erklärung aus, in der sie darauf aufmerksam machte, dass der Vertrag, der Suzuki bis Ende 2026 an die MotoGP bindet, nicht einseitig gekündigt werden kann, und dass man dies der Firmenleitung von Suzuki mitgeteilt hätte.

Doch was kann Suzuki dazu bewogen haben, den Fünfjahres-Vertrag, den sie erst letzten Sommer unterzeichnet haben, zu kündigen? Seit der Weltwirtschaftskrise Ende 2008 wurden die Motorrad-Märkte in Europa und Asien zurückgefahren. Dem stand der technisch exzellente MotoGP-Einsatz gegenüber, der bislang aber nicht in innovativen, neuen Produkten genutzt wurde. Letzte Woche durchsuchte die Staatsanwaltschaft die Büros von Suzuki in Bensheim, in Esztergom in Ungarn und die von Stellantis in Corbetta/Italien. Sie geht dem Verdacht von illegaler Abschalt-Software bei der Abgasreinigung von Diesel-Motoren nach. Es könnten Kosten auf die Japaner zukommen, die man mit dem MotoGP-Ausstieg decken wollte. Beim Le-Mans-GP sollten wir mehr erfahren. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP
Aprilia hat seine Konzessionen ab der Saison 2023 verloren. In diesem Jahr können sie noch zwei Motoren mehr als die anderen Teams verwenden und können auch Weiterentwicklung an ihnen betreiben. Aber Aleix Espargaró meinte, dass bereits in diesem Jahr weniger Tests mit ihm geplant seien.

MOTORRAD-WM
Die Fertigstellung des KymiRings, wo am zweiten Juli-Wochenende der erste Finnland-GP seit 1982 stattfindet, soll trotz Corona-Pandemie und dem skandinavischen Winter planmäßig verlaufen. Sicherheitsinspekteur Franco Uncini sagte beim Test in Jerez, dass er in ständigem Kontakt mit den Finnen stehe und davon ausgehe, Ende Mai die endgültige Abnahme durchführen zu können. Uncini ging auch auf die Umbauarbeiten in Turn 4 der Strecke von Barcelona/Catalunya ein und meinte, dass diese dem Wunsch entsprechend ausgeführt wurden und so beim Grand Prix am ersten Juni-Wochenende bereitstehen würden.

MOTORRAD-WM
In der letzten Woche fand wieder das für Yamaha organisierte VR46 Mastercamp statt, und obwohl er durch seinen Vierradsport beschäftigt ist, schaute Valentino Rossi persönlich vorbei.

Vorschau GP Frankreich

ZEITPLAN

GP von Frankreich/Le Mans (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 13. Mai 2022		
9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 14. Mai 2022		
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 15. Mai 2022		
9.00–9.10	Moto3	Warm-up
9.20–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 22 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 25 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 27 Rdn.

STATISTIK

GP von Frankreich/Le Mans

Sieger 2021
Moto3: Sergio García (E), GasGas
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex
MotoGP: Jack Miller (AUS), Ducati

Pole-Position 2021
Moto3: Andrea Migno (I), Honda, 1.47,407 (= 140,2 km/h)
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex, 1.50,135 (= 136,7 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha, 1.32,600 (= 162,6 km/h)

Schnellste Runde 2021
Moto3: Riccardo Rossi (I), KTM, 1.50,822 (= 135,9 km/h)
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex , 1.36,893 (= 155,4 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha, 1.33,048 (= 161,9 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Celestino Vietti (I), KTM, 1.41,690 (= 148,1 km/h) (2020)
Moto2: Jorge Navarro (E), Speed Up, 1.36,764 (= 155,6 km/h) (2019)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha, 1.32,309 (= 163,2 km/h) (2017)

STAND DER MOTORRAD-WM 2022

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	89
2.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	82
3.	Enea Bastianini (I)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP21	69
4.	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	69
5.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22	56
6.	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	56
7.	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP22	51
8.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	48
9.	Marc Márquez (E)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	44
10.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16	43

Moto2

1.	Celestino Vietti (I)	Mooney VR46 Racing Team	Kalex	100
2.	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	81
3.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	70
4.	Arón Canet (E)	Flexbox HP40	Kalex	69
5.	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex	57
6.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly IntactGP	Kalex	47
7.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	45
8.	Jorge Navarro (E)	Flexbox HP40	Kalex	45
9.	Augusto Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	44
10.	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	35

Moto3

1.	Sergio García (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	103
2.	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda	82
3.	Izan Guevara (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	73
4.	Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	70
5.	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Tech3	KTM	63
6.	Ayumu Sasaki (J)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	55
7.	Andrea Migno (I)	Rivacold Snipers Team	Honda	52
8.	Carlos Tatay (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto	42
9.	Xavier Artigas (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto	37
10.	Kaito Toba (J)	CIP Green Power	KTM	36

Lust und Frust

Vorne ist, wo Markus Reiterberger ist. Dass er in der Lausitz zum Solokünstler wird, stand allerdings nicht auf dem Plan

DINO EISELE

Das war ein IDM-Auftakt, der in Erinnerung bleibt. Ein Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Markus Reiterberger und Florian Alt wurde in der Superbike-Klasse erwartet, doch dazu kam es gar nicht erst.

Von: **Anke Wieczorek**

Dieses Bild sieht man nicht alle Tage in unseren Breitengraden: Ein Fahrer salutiert vor dem Motorrad und spricht: „Ihr gebt alles für mich, ich gebe alles für euch, auch wenn ich dafür sterben muss." Das ist der Originalton von Hikari Okubo. Gesprochen aus tiefster Überzeugung. Der Japaner ersetzt im Honda-Team von Jens Holzhauer den verletzten Luca Grünwald. Okubo war ein Schnellschuss, doch Holzhauer wollte die CBR 1000 RR-R auf dem Lausitzring unbedingt ans Laufen bringen. Er wusste zwar nicht, was er von dem Asiaten aus dem Formel-E-Worldcup zu erwarten hatte, wirkte aber nicht unzufrieden. „Er hat bei uns das erste Mal auf einem Superbike gesessen, hat nichts kaputt gemacht und ist immer besser geworden. Was will ich denn mehr?" Sogar zwei Top-Ten-Plätze holte Okubo.

Markus Reiterberger und Florian Alt befinden sich in einer ganz anderen Welt. Nach ihnen kommt eine Weile nichts. Die beiden Ausnahmefahrer trennten schon im Qualifying etliche Sekunden vom Verfolgerfeld. Es stellte sich lediglich die Frage, wer von den beiden die Rennen gewinnt. Die ersten Chancen für Alt, sich mit Punkten zu bereichern und Reiterberger in die Knie zu zwingen, zerstaubten im Wind des Lausitzrings. Das erste Drama ereignete sich nach anderthalb Runden, als aus der BMW M 1000 RR weißer Rauch stieg: Motorschaden. Im zweiten Lauf kam Alt trotz des neuen Antriebs nicht einmal bis zur ersten Kurve, sondern der 25-Jährige blieb schon am Start stehen: Ausfall der Elektronik. Das heißt: Null Punkte für den Titelfavoriten und jede Menge Fahrer, die rechts und links an ihm vorbeigeschossen sind. Das Wilbers-Team hat jetzt ein echtes Problem in puncto Titelkampf, aber die Saison ist lang.

Reiterberger siegte in den Rennen mit reichlich 16 beziehungsweise sieben Sekunden Vorsprung vor dem Feld. Dabei war ihm der zweite Sieg zuerst aberkannt worden. Die Rennleitung hatte ihn wegen Überholens in einer Gelbphase fünf Plätze strafversetzt. Das BCC-alpha Racing-Van Zon-BMW-Team um Werner Daemen legte Protest gegen die Entscheidung ein. Dem wurde stattgegeben. Der Rennleitung liegen Beweise vor, dass der Überholvorgang abgeschlossen war und der Streckenposten an der Stelle nicht mit der gelben Fahne gewinkt hat. Das bedeutete also: Doppelsieg für Reiti. Allerdings hätte sich der Bayer das Ergebnis viel lieber durch einen Kampf mit Alt zu eigen gemacht.



DINO EISELE

Ende der Durststrecke bei GERT56

Zuvor hatten schon die Jungs von GERT56 Sieg-Freudentränen verdrückt. Dass es nach der Revision des Ergebnisses „nur" für den zweiten und dritten Platz reichte, konnten Toni Finsterbusch wie auch Julian Puffe verschmerzen. Puffe, der schon im ersten Lauf auf dem Treppchen gestanden hatte, war sowieso schon mental ausgereizt nach seinen Podiumsplätzen. „Das ist der Hammer. Hätte mir das jemand vor dem Wochenende gesagt, hätte ich denjenigen für dumm verkauft."

Auf dem zweiten Tabellenplatz hat sich Jan Mohr positioniert. Reitis Teamkollege aus Österreich fuhr nach fünf Jahren in der IDM Superbike zum ersten Mal aufs Podium. Der Trend nach oben hatte sich schon zum Saisonende 2021 angekündigt. Mohr sollte man ab jetzt auf dem Zettel haben.

BMW hat starke Kaliber aufgefahren in Sachen Technik und Besatzung. Aber von allen in der IDM Superbike beteiligten Motorradmarken kam mindestens ein Vertreter pro Lauf in die Top Ten. Bei Kawasaki wurden nach dem freien Training noch keine Freudensprünge gemacht. Ex-Yamaha-Fahrer Bastien Mackels wusste nach dem sparsamen Testverlauf im Vorfeld noch nicht so recht, wie das Projekt mit der Weber-Kawasaki verlaufen wird, startete aufgrund des Reverse Grids im zweiten Lauf von der Pole-Position. Bis zur Hälfte des Rennens verteidigte der mit 36 Jahren älteste Fahrer den Platz, dann bekam Mackels den Atem der Nummer 28 mit Reiterberger zu spüren. Doch es war ein Anfang.

Das allgemein bedauerte Fehlen des Russen Vladimir Leonov vom Hertrampf Mo Yamaha Racing Team musste Daniel Kartheininger auf der YZF-R1M kompensieren. In der Abwesenheit des wegen der Sanktionen im Zusammenhang mit dem Ukraine-Krieg nicht zugelassenen Teamkollegen machte er einen guten Job.

Was aufgefallen ist: Die Klassen-Aufsteiger Rob Hartog, Paul Fröde, Jeroen Hilster, Sandro Wagner und Gabriel Noderer holten bis auf den letztjährigen Pro-Superstock-Sieger Come Geenen durchweg Meisterschaftspunkte. Das wird ein heißer Sommer. ■



HINZMANN

IDM Sidecar

Zügel angezogen

Nur ein Sprintrace und das Hauptrennen standen auf dem Programm. Die Podestplätze waren klar verteilt. Das bleibt nicht so.

Gegen Weltmeister Markus Schlosser gab es kein Mittel. Gut für Tim Reeves und seine vom Bergrennen letzte Woche lädierte Hand war, dass Schlosser als Gastfahrer keine Punkte bekam. Der Besuch aus der Schweiz war eine Ausnahme.

Reeves sahnte die volle Punktzahl ab, was ihm guttun dürfte. Sein Bonovo action-Teamchef Jürgen Röder hat nämlich die Zügel angezogen. Er hat seinen Teams nun ein festes Budget zugeteilt, „ansonsten ist das ein Fass ohne Boden", hat er gemerkt. Allein die Leistung zählt jetzt. Reeves verzichtet dieses Jahr auf die WM. Er will in drei Wochen dafür unbedingt bei der TT auf der Isle of Man starten, doch diese überschneidet sich mit der WM. Röder ist darüber verärgert, aber auch, weil die WM-Rennen nur noch teilweise per Livestream übertragen werden. Das WM-Niveau leidet, das der IDM steigt. Mit dem 17-jährigen Lennard (Foto) aus der Rennfahrer-Dynastie Göttlich scheint nach Sattler-Beifahrer Luca Schmidt ein weiterer Nachwuchsstern aufzugehen. Im zweiten Rennen fuhr er mit Uwe Neubert im Boot von ganz hinten auf den fünften Platz nach vorn. ■ AWI

NACHRICHTEN

IDM SSP: ENGE SACHE
Mit 22 Hundertstelsekunden Vorsprung gewann Max Enderlein das Auftaktrennen vor Thomas Gradinger. Klassen-Neuling Luca de Vleeschauwer landete mit seinem Podiumsplatz einen Volltreffer. Der Rookie bestritt sein allererstes Rennen auf der 135-PS-Kawasaki, die Farbe zwischen die Yamahas an der Spitze brachte. Der Belgier war vergangenes Jahr Dritter in der Nachwuchklasse Supersport 300, in der mit 50 PS gefahren wird.

IDM: NEUER GELDGEBER
Sebastian Krenz, Sieger der 11. Staffel von „The Voice of Germany", ist seit Neuestem Sponsor des Roto-Store BRT-Teams mit Chris und Troy Beinlich. Die singende Prominenz wohnt nur einen Kilometer von der Rennfahrer-Familie entfernt.

IDM SSP 300: FOTOFINISH
Die Rechnung wird nicht ohne KTM gemacht, auch wenn Marvin Siebdrath auf Kawasaki im Fotofinish siegte und momentan die Wertung anführt. Lennox Lehmann und Scott Deroue verloren je ein Mal die Kontrolle über ihr Motorrad. Einen gelungenen Einstand verbuchte Rookie Michel-Caspar Wieth, der aus dem Yamaha bLU cRU Cup kommt: Zwei Top-10-Plätze. Sein Mentor ist Weltmeister Sandro Cortese.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE

Lausitzring: 08.05. 2022; 1. IDM-Lauf; 68,08 km über 16 Runden; 23 Fahrer gestartet, 21 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Markus Reiterberger (D)	BMW	26.18,894 min
2.	Jan Mohr (A)	BMW	+16,994 s
3.	Julian Puffe (D)	BMW	+19,632 s
4.	Bastien Mackels (B)	Kawasaki	+27,971 s
5.	Pepijn Bijsterbosch (NL)	BMW	+28,163 s

Lausitzring: 08.05.2022; 2. IDM-Lauf; 68,08 km über 16 Runden; 23 Fahrer gestartet, 20 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Markus Reiterberger (D)	BMW	26.32,426 min
2.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+7,854 s
3.	Julian Puffe (D)	BMW	+8,540 s
4.	Jan Mohr (A)	BMW	+9,798 s
5.	Bastien Mackels (B)	Kawasaki	+10,174 s

PUNKTESTAND

1.	Reiterberger	50 Punkte
2.	Mohr	33
3.	Puffe	32
4.	Mackels	24
5.	Bijsterbosch	21
6.	Finsterbusch	20
7.	Krzemien	17
8.	Kartheininger	15
9.	Wagner	15
10.	Hartog	15
11.	Okubo	13
12.	Brink	6
13.	Hilster	5
14.	Fröde	5
15.	Noderer	4

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT

Lausitzring: 08.05. 2022; 1. IDM-Lauf; 59,57 km über 14 Runden; 22 Fahrer gestartet, 15 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Max Enderlein (D)	Yamaha	24:06,228 min
2.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+0,022 s
3.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	+10,527 s
4.	Andreas Kofler (A)	Kawasaki	+11,375 s
5.	Jan-Ole Jähnig (D)	Yamaha	+21,884 s

Lausitzring: 08.05.2022; 2. IDM-Lauf; 59,57 km über 14 Runden; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Max Enderlein (D)	Yamaha	24.03,822 min
2.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+5,884 s
3.	Christoph Beinlich (D)	Yamaha	+6,522 s
4.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	+9,789 s
5.	Andreas Kofler (A)	Kawasaki	+10,154 s

PUNKTESTAND

1.	Enderlein	50 Punkte
2.	Gradinger	40
3.	De Vleeschauwer	29
4.	Kofler	24
5.	Jähnig	20
6.	Stadelmann	20
7.	Beinlich	16
8.	Merckelbagh	16
9.	Winkler	13
10.	Van der Voort	12
11.	Meuffels	11
12.	Lambing	8
13.	Bingisser	5
14.	Stich	5
15.	Smits	4

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Lausitzring: 07.05. 2022; 1. IDM-Lauf; 46,805 km über 11 Runden; 28 Fahrer gestartet, 20 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Lennox Lehmann (D)	KTM	20.45,976 min
2.	Leo Rammerstorfer (A)	KTM	+5,043 s
3.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+5,100 s
4.	Thom Molenaar (NL)	Kawasaki	+18,115 s
5.	Troy Beinlich (D)	Kawasaki	+18,228 s

Lausitzring: 08.05. 2022; 2. IDM-Lauf; 46,805 km über 11 Runden; 28 Fahrer gestartet, 21 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Marvin Siebdrath (D)	XKTM	20.59,380 min
2.	Scott Deroue (NL)	Kawasaki	+0,136 s
3.	Jorke Erwig (D)	Kawasaki	+0,473 s
4.	Leo Rammerstorfer (A)	Yamaha	+0,493 s
5.	Troy Beinlich (D)	Kawasaki	+0,717 s

PUNKTESTAND

1.	Siebdrath	41 Punkte
2.	Rammerstorfer	33
3.	Lehmann	25
4.	Molenaar	23
5.	Beinlich	22
6.	Deroue	20
7.	Erwig	16
8.	Wieth	16
9.	Zachmann	16
10.	Roelfsema	11
11.	Doornenbal	10
12.	Svendsen	10
13.	Blersch	8
14.	Feigl	8
15.	Szamado	5

ERGEBNIS IDM SIDECAR

Lausitzring: 07.05.2022; 1. IDM-Lauf; 34,04 km über 8 Runden; 12 Fahrer gestartet, 11 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Schlosser/Fries (CH/CH)	LCR F1	14.31,674 min
2.	Reeves/Rousseau (GB/F)	Adolf RS	+3,141 s
3.	Sattler/Schmidt (D/D)	Adolf RS	+14,514 s

Lausitzring: 08.05.2022; 2. IDM-Lauf; 51,06 km über 12 Runden; 12 Fahrer gestartet, 9 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Schlosser/Fries (CH/CH)	LCR F1	21.40,065 min
2.	Reeves/Rousseau (GB/F)	Adolf RS	+5,014 s
3.	Sattler/Schmidt (D/D)	Adolf RS	+36,241 s

PUNKTESTAND

1.	Reeves	38 Punkte
2.	Sattler	30
3.	Zimmermann	24
4.	Pärm	18
5.	Kimeswenger	15
6.	Göttlich	14
7.	Rutz	13
8.	Kranenburg	10
9.	Vermeulen	5
10.	Schwegler	4

Die Stimme weg



PAULOVITS

„Dann sagte der Sprecher in Daytona: Ladies and Gentlemen, the Voice of Hockenheim. Dieser Spitzname ist dann an mir haften geblieben.“

Jochen Luck

Jahrzehntelang war er die Stimme auf Deutschlands Rennstrecken: „The Voice“, Jochen Luck. Letzte Woche ist er im Alter von 96 Jahren gestorben, nach ihm bleibt nur die Stille.

Von: **Imre Paulovits**

Er war wie ein Fels in der Brandung. Noch mit weit über 90 Jahren reiste Jochen Luck mit seiner Frau Hildegard quer durch Europa mit dem Auto zu den Grands Prix. Sie hatten Dauerkarten auf Lebenszeit, ein Geschenk von Carmelo Ezpeleta an den Mann, der den Deal für die damals noch junge Dorna mit MAN zur Lieferung von Lkw an den Motorrad-WM-Tross eingefädelt hatte. „Dass wir uns mit jungen Menschen umgeben, hält auch uns jung“, war das Credo des rüstigen Paares. Sie hatten gemeinsam Motorsportgeschichte in der Formel 1 und der Motorrad-WM geschrieben, und das ganz nebenberuflich. Denn er war hauptberuflich bei Mercedes und später bei MAN, sie bei der Industrie- und Handelskammer in Kassel angestellt, und nach jedem Einsatz an der Rennstrecke folgte eine Nachtfahrt, um am Montagmorgen wieder im Büro zu sein.

ARCHIV LUCK

Hildegard und Jochen Luck: Das perfekte Paar in der Sprecherkabine

Am 23. September 1925 geboren, begann Jochen Luck 1949 nach seiner Rückkehr aus der Kriegsgefangenschaft, Motorradrennen zu fahren. Als bei „Rund um Schotten“ der Streckensprecher ausgefallen war, sprang er ein, und das Publikum war begeistert. Er wurde für immer mehr Veranstaltungen gebucht, 1953 debütierte er auf dem Nürburgring. Als dort 1955 erstmals ein Motorrad-WM-Lauf stattfand, war er bereits fester Streckensprecher. Begleitet wurde er von seiner zweiten Frau Hildegard, die stets mit in der Sprecherkabine saß und sein Archiv von Karteikarten, auf denen alle Daten und Neuigkeiten von den Fahrern notiert waren, verwaltete. „Meinen Computer habe ich geheiratet“, scherzte er ein halbes Jahrhundert später mit der jungen Journalistengeneration im Mediacenter der MotoGP.

Als er 1957 auf dem Nürburgring den legendären Sieg von Juan Manuel Fangio kommentierte, wunderten sich alle über seine hellseherischen Fähigkeiten. „Hildegard war von einem der italienischen Maserati-Mechaniker, der ihr schöne Augen machen wollte, in die Box eingeladen worden. Sie hörte, wie Fangio die Renntaktik besprach und in der 13. Runde einen Reifenstopp einplante. Ich habe dann während des Rennens gesagt, dass der führende Fangio bald zu einem Boxenstopp reinkommen wird. Der Nürburgring-Geschäftsführer kam dann in die Sprecherkabine und war ganz außer sich, wie ich so etwas behaupten könne. Als Fangio dann tatsächlich reinkam, sagte er nichts mehr.“

The Voice

Ganz bis 1987 kommentierte Luck mit seinem fundierten Fachwissen die Rennen in ganz Deutschland und auch im Ausland, insgesamt kam er auf 488 Veranstaltungen und 2500 Einzelrennen. Gar auf der anderen Seite des Atlantiks, von wo er mit einem Spitznamen zurückkam, der sein Synonym wurde. „1965 bin ich von VW nach Daytona eingeladen worden, um dort die Formel V mit zu kommentieren. Der amerikanische Sprecher bat mich, den Fahrern genauso wie sie es aus Deutschland gewohnt waren zu sagen, dass ihr Rennen ansteht. Da sprach ich die gewohnten Sätze ins Mikrofon: ‹Achtung Fahrerlager, Achtung Fahrerlager, die Klasse Formel V bitte zum Vorstart.› Und der Streckensprecher sagte dem erstaunten Publikum: ‹Ladies and Gentlemen, that was the Voice of Hockenheim.›“

Bis 2019 kam Jochen Luck mit seiner Gattin zu Grands Prix, zuletzt nur noch zum Sachsenring. Im November 2020 verstarb seine Frau, und mit ihr viel seiner Lebenskraft. Als ich ihn nach dem Lockdown im Sommer 2021 besuchte, hatte er viel Gewicht verloren, doch wenn es um das Thema Motorsport ging, war seine Stimme wieder sonor und bestimmt. Doch bei den Telefonanrufen seither spürte man, wie sie immer schwächer wurde. Zuletzt hatte ich mit ihm vor der Abreise zum WM-Auftakt in Katar gesprochen, und Jochen Luck schaute bereits auf den kommenden Sachsenring-Grand-Prix. Den hat er leider nicht mehr erlebt. Doch seine Stimme und seine Leidenschaft für den Motorsport wird uns für immer in Erinnerung bleiben. ■



Lukas Tulovic (#3): Pole-Position, zwei Rennsiege, Rundenrekord

INTACTGP

Moto3-Junior-WM/Moto2-EM/ETC

Tulovic brilliert

Der 21-jährige Lukas Tulovic feierte in der Moto2-EM mit zwei überlegenen Siegen in Estoril einen Auftakt nach Maß. Auch sonst konnte das IntactGP-Junior-Team zufrieden sein.

Von: **Imre Paulovits**

Bei feinstem Frühlingswetter gab es auf dem Kurs von Estoril einige Überraschungen in der nun JuniorGP genannten Serie. In der Moto3 gab es, wie zwei Monate zuvor in der Moto2-WM, erstmals einen thailändischen Sieger. Und auch Deutschland hat sich zurückgemeldet: Lukas Tulovic war mit der Intact-Kalex eine Klasse für sich und dominierte die Moto2-EM fast nach Belieben. Nach der Pole-Position am Samstag folgten am Sonntag zwei Rennsiege und der Rundenrekord.

„Ich bin überglücklich", freute sich Tulovic. „So langsam realisiere ich, was wir erreicht haben. Das Wochenende hätte nicht besser laufen können. Langsam kommt der Zeitpunkt, an dem ich diese Erfolge richtig genießen kann. Das gesamte Team hat einen fantastischen Job gemacht, so wie sich all das harte Schuften der letzten Monate mit meinem Trainer und im Fitnessstudio langsam auszahlt. Ich bin allen unglaublich dankbar. Ich denke, ich habe dieses Jahr alle Tools und bin auch in der Situation, um das Maximum auszuschöpfen."

Das Intact-Junior-Team konnte aber auch sonst zufrieden sein. Der Mattstedter Phillip Tonn und der Linzer Jakob Rosenthaler erlebten an diesem Wochenende ihr Debüt in der Junior-WM und gaben eine gelungene Talentprobe ab. Von Startplatz 24 und 28 aus kamen Tonn und Rosenthaler nach erbitterten Positionskämpfen in den Top 20 ins Ziel.

Punkte für Dettwiler

Der 17-jährige Schweizer Noah Dettwiler machte es noch besser. Er hatte sich Ende letzten Jahres beim Training mehrere Knochen in der rechten Hand gebrochen, die eine OP nötig machten und ihn bis Februar aussetzen ließen. Dann verletzte er sich gleich wieder an der Hand und verpasste einige Testfahrten. So fehlten ihm auch Runden in Estoril. „Aber wir haben uns mit dem Team über das Rennwochenende sehr gut gesteigert", freute er sich. „Ich war im Qualifying 19., wusste aber, dass mehr drin ist. Ich konnte im Rennen dann in einer Gruppe mitfahren, die ganz bis P9 ging und wurde in ihr schließlich 14. Mit diesem Resultat bin ich nicht hundertprozentig zufrieden, mit der Steigerung schon."

Für den 15-jährigen Tiroler Niklas Kitzbichler war die Premiere im European Talent Cup bereits am Samstagnachmittag zu Ende. Als 18. seiner Qualifikationsgruppe kam er nur bis zum „Last Chance Race". ■



INTACTGP

Phillip Tonn (#66): Mittendrin

MOTO3-JUNIOR-WM

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Tatchakorn Buasri (T)	Honda	30.04,966 min
2.	José Antonio Rueda (E)	Honda	-
3.	David Salvador (E)	Husqvarna	+0,326 s
14.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+10,666 s
18.	Phillip Tonn (D)	KTM	+27,543 s
20.	Jakob Rosenthaler (A)	KTM	+36,018 s



DETTWILER

Noah Dettwiler: Trotz Handbruch und Testausfall starke Steigerung und Punkte

WM-STAND

1.	Buasri	25 Punkte
2.	Rueda	20
3.	Salvador	16
4.	Alonso	13
5.	Cruces	11
6.	Llambias	10
14.	Dettwiler	2

MOTO2-EM – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	16.40,060 min
2.	Senna Agius (AUS)	Kalex	+4,397 s
3.	Álex Escrig (E)	Kalex	+13,634 s
4.	Álex Toledo (E)	Kalex	+15,766 s
11.	Nicolas Chris Czyba (D)	Yamaha	+41,414 s
15.	Kevin Orgis (D)	Yamaha	+47,209 s

MOTO2-EM – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	15.02,883 min
2.	Senna Agius (AUS)	Kalex	+2,568 s
3.	Mattia Rato (I)	Kalex	+13,361 s
4.	Álex Toledo (E)	Kalex	+13,370 s
5.	Xavier Cardelus (E)	Kalex	+13,547 s
13.	Nicolas Chris Czyba (D)	Yamaha	+34,254 s

EM-STAND

1.	Tulovic	50 Punkte
2.	Agius	40
3.	Rato	26
4.	Toledo	26
5.	Escrig	25
6.	Paz	15
7.	Montero	15

EUROPEAN TALENT CUP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Joel Esteban (E)	Honda	28,38,972 min
2.	Dodo Boggio (I)	Honda	+13,690 s
3.	Guido Pini (I)	Honda	+13,727 s
4.	Casey O'Gorman (IRL)	Honda	+13,773 s
5.	Hakim Danish (MAL)	Honda	+14,145 s
6.	Cesar Parrilla (E)	Honda	+14,571 s

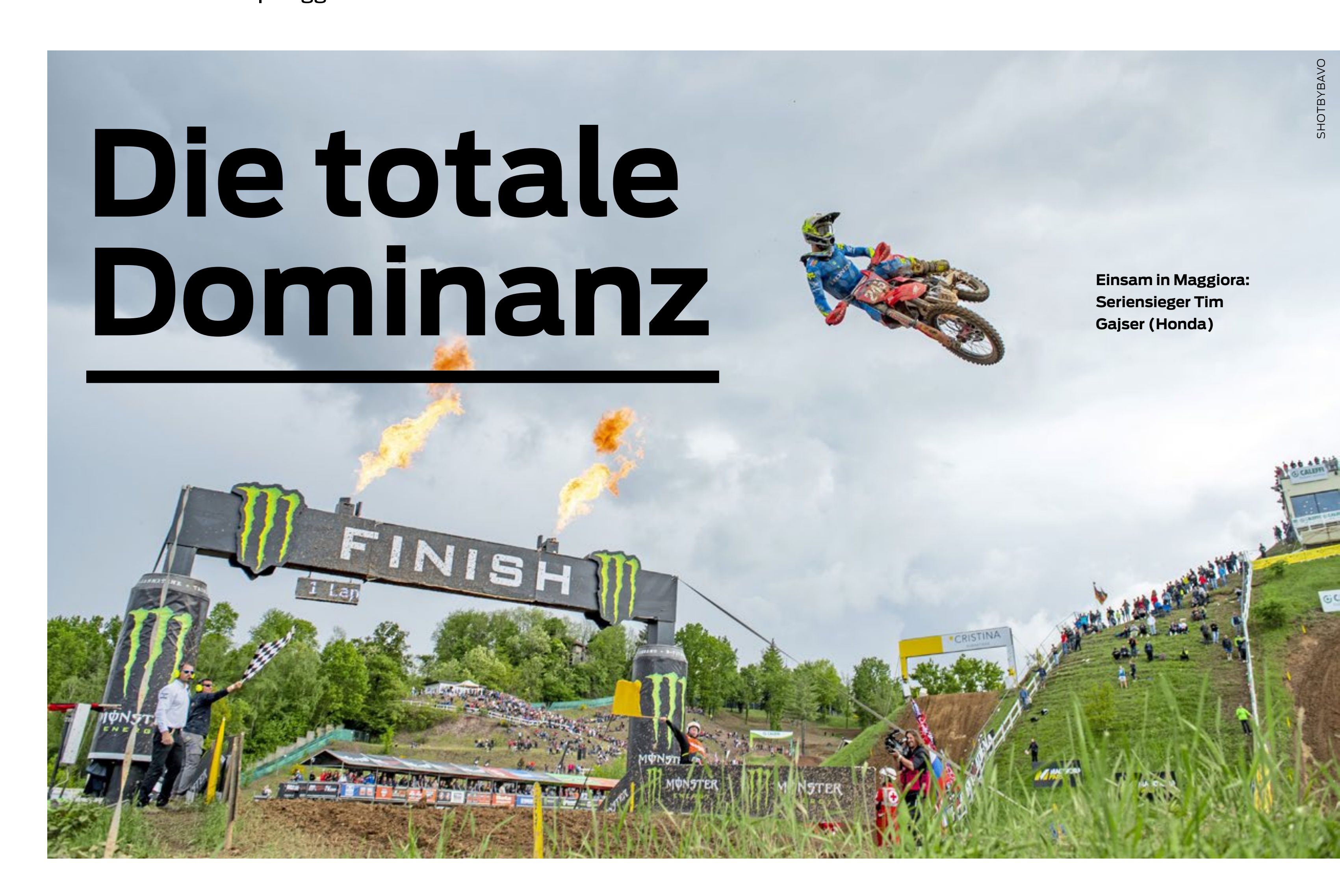
EUROPEAN TALENT CUP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Joel Esteban (E)	Honda	28,45,826 min
2.	Hakim Danish (MAL)	Honda	+7,143 s
3.	Rico Salmela (FIN)	Honda	+7,166 s
4.	Guido Pini (I)	Honda	+7,162 s
5.	Gonzalo Perez (E)	Honda	+11,909 s
6.	Alberto Ferrandez (E)	Honda	+11,966 s

CUP-STAND

1.	Esteban	50 Punkte
2.	Danish	31
3.	Pini	29
4.	Boggio	20
5.	Salmela	16
6.	Alsina	16
7.	O'Gorman	13

Die totale Dominanz



Einsam in Maggiora: Seriensieger Tim Gajser (Honda)

Totale Dominanz von Tim Gajser (Honda) in Maggiora! Beim siebten WM-Lauf setzte der Slowene seine beeindruckende Serie fort. Zweiter wurde der Schweizer Yamaha-Pilot Jeremy Seewer, gefolgt vom Teamkollegen Maxime Renaux. In der MX2-Klasse lieferten sich Tagessieger Jago Geerts (Yamaha) und Tom Vialle (KTM) den erhofften knallharten Zweikampf mit Vorteil für Geerts. Simon Längenfelder (GasGas) zeigte Biss und Tempo und bleibt WM-Dritter.

Von: **Frank Quatember**

Wird die Motocross-WM zum Langeweiler? Die erneute One-Man-Show des Slowenen Tim Gajser auf HRC-Honda in Maggiora verzückte zwar das Werksteam der Roten, doch die WM in der MXGP-Klasse scheint nach einem Drittel der Saison entschieden. Zudem kamen unter der Woche die schlechten Nachrichten, dass GasGas-Star Jorge Prado wegen einer Schulterverletzung im Training für Maggiora ausfällt und Titelverteidiger Jeffrey Herlings (KTM) wohl erst 2023 wieder Rennen fahren wird. Die Mattighofener haben also 2022 in der Topklasse MXGP keine Pfeile mehr im Köcher. Tim Gajser wird das wenig interessieren – seit Saisonstart ist der Podiumsplatz für den 25-Jährigen reserviert.

Dabei waren die Bedingungen in Maggiora alles andere als einfach. Eine Regenfront hatte die italienische Traditionsstrecke im Piemont über Nacht in eine verschlammte Rutschbahn verwandelt, zum ersten Mal in dieser Saison. Das sollte für unzählige Stürze und Ausrutscher im Laufe des Sonntags sorgen. Völlig unbeeindruckt von derlei Problemen schoss der Niederländer Calvin Vlaanderen (Yamaha) zum Sensations-Holeshot in Lauf 1, seinem ersten Startsieg nach vier Jahren. Gajser agierte sofort aggressiv und kassierte den zweitplatzierten Maxime Renaux. Doch der Franzose schlug umgehend zurück und flog am ersten Sprung am verdutzten Slowenen vorbei wieder auf Position 2. Es folgte ein kurzes, aber sehenswertes Duell zwischen den beiden Alphatieren, bis Renaux einen Fehler von Vlaanderen nutzte und die Führung übernahm. Vorteil Renaux?

> „Ich kann mich nicht beschweren. Im Moment läuft es mit mir, dem Team und dem Motorrad einfach glänzend."
>
> WM-Leader Tim Gajser

Druck auf Renaux

Nicht wirklich, Gajser trickste schnell den Holländer aus und machte nach wenigen Kurven erneut Druck am Hinterrad von Renaux. Bis Runde 12 verteidigte der aktuelle WM-Zweite den Platz an der Sonne, dann zog Gajser mit toller Technik aus einer Rechtskurve heraus in Front, während Renaux in der klebrigen Spur stecken blieb. Das Duell der Titelanwärter war damit entschieden, doch mit Jeremy Seewer bekam Renaux überraschend Gesellschaft. Der Schweizer machte richtig Dampf, überholte erst Vlaanderen und nutzte kurz darauf clever ein Problem mit einem überrundeten Fahrer, um Renaux das Hinterrad zu zeigen. Trotz einer wilden Rodeo-Einlage von Seewer und Sturz von Renaux in der Schlussrunde änderte sich bis zum Ziel nichts mehr.

Startsieg für Ben Watson

Lauf 2 begann erneut äußerst überraschend mit dem Startsieg des bislang glücklosen Briten Ben Watson: Der erste Erfolg in 2022 für das Team Factory Kawasaki. Doch das Glück währte nur eine Runde: Husky-Pilot Pauls Jonass biss sich an Watson fest und ging in Runde 2 energisch vorbei in Führung. Leicht verunsichert musste der Engländer auch Gajser und Seewer passieren lassen. Genauso erging es drei Runden später auch dem chancenlosen Jonass. Die Plätze 1 und 2 waren

damit vergeben. Maxime Renaux kämpfte sich bis zum Ziel immerhin noch auf Rang 3 vor. Wie Vlaanderen in Lauf 1 schaffte Watson als Vierter im zweiten Rennen ein tolles Ergebnis, hoffentlich der erhoffte Booster für den Rest der Saison. Auf Platz 5 landete Ruben Fernandez (Honda) wie auch in der Tageswertung, die Gajser vor Seewer und Renaux gewann. „Der Wetterwechsel war schon schwierig“, gab Tim Gajser auf der Pressekonferenz zu. „Doch ich komme mit allen Bedingungen klar. Im Moment kann ich mich nicht beschweren. Es läuft mit mir, dem Team und dem Motorrad einfach glänzend.“

Während Jeremy Seewer nach seinem schweren Crash in Argentinien wieder in der Erfolgsspur ist, war Maxime Renaux traurig: „Mein Fahren heute war nicht gut, ich bin nicht glücklich. Das Ziel ist es, Tim zu schlagen. Davon war ich weit entfernt.“

Die MX2-Piloten machten als Erste der beiden Rennklassen mit dem Schlamm Bekanntschaft. Das führte bereits Sekunden nach dem Start zum Fiasko, als Startsieger Mattia Guadagnini in Kurve 3 hängen blieb und im Dominoeffekt Tom Vialle und Landsmann Benistant mit in den Schlamm riss. Topfavorit Jago Geerts (Yamaha) hatte Glück und mogelte sich geschickt in Führung. Hinter dem Belgier erwiesen sich der Franzose Rubini sowie Isak Gifting als Meister des rutschigen Bodens und komplettierten das Laufpodium vor Liam Everts, der nach seiner Daumenverletzung zu Saisonbeginn nun Fahrt aufnimmt.

Vialle war heiß

Der Sohn der Motocross-Legende Stefan Everts schaffte es, sich Tom Vialle vom Leib zu halten, der als Fünfter, gefolgt von Simon Längenfelder, ins Ziel kam. Dementsprechend heiß war Vialle am Start von Lauf 2. Der Franzose drückte nach dem Holeshot enorm auf das Tempo, trotzdem kam in der Schlussphase Jago Geerts Meter für Meter näher an die KTM heran. Es kam zum Showdown, beide riskierten Kopf und Kragen. Am Ende gewann Vialle sein fünftes Saisonrennen, doch der GP von Italien ging an Geerts, der damit seine WM-Führung auf sechs Punkte Vorsprung ausbauen konnte. Simon Längenfelder (GasGas) wurde toller Dritter in Lauf 2 und verpasste das mögliche Tagespodium nur knapp. Die Tendenz beim Franken zeigt aber klar nach oben. ■



YAMAHA

Tagessieger und WM-Leader: Jago Geerts (Yamaha)



ACEVEDO

Pflügen durch den Schlamm: Simon Längenfelder (#516, GasGas)

MOTOCROSS-GP ITALIEN/MXGP

Maggiora (I): 8. Mai 2022, 7. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft, 20 Grad. **1. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 18 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	35.54,476 min = 52,033 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 5,940 s
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 14,816 s
4.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	18	+ 17,013 s
5.	Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	18	+ 32,750 s
6.	Rubén Fernández (E)	Honda	18	+ 42,759 s
7.	Jeremy V. Horebeek (B)	Beta	18	+ 47,237 s
8.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	18	+ 49,316 s
11.	Henry Jacobi (D)	Honda	18	+ 55,266 s
24.	Loris Freidig (CH)	GasGas	16	+ 2 Runden

Maggiora (I): 8. Mai 2022, 7. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft, 20 Grad. **2. Lauf:** 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 18 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	34.52,491 min = 53,574 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 20,264 s
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 30,434 s
4.	Ben Watson (GB)	Kawasaki	18	+ 32,382 s
5.	Rubén Fernández (E)	Honda	18	+ 34,972 s
6.	Mitchell Evans (AUS)	Honda	18	+ 37,428 s
7.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	18	+ 40,473 s
8.	Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	18	+ 47,135 s
15.	Henry Jacobi (D)	Honda	18	+ 1.14,665 min
21.	Loris Freidig (CH)	GasGas	16	+ 2 Runden

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	336 Punkte
2.	Maxime Renaux	255
3.	Jeremy Seewer	231
4.	Jorge Prado (E)	220
5.	Glenn Coldenhoff	199
6.	Ruben Fernandez	194
7.	Brian Bogers (NL)	173
15.	Henry Jacobi	93
19.	Tom Koch (D)	41
25.	Valentin Guillod (CH)	10

1.	Honda	336 Punkte
2.	Yamaha	293
3.	GasGas	242

MOTOCROSS-GP ITALIEN/MX2

Maggiora (I): 8. Mai 2022, 7. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft, 20 Grad. **1. Lauf:** 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 17 Runden à 1,730 km (= 29,410 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	34.21,361 min = 51,362 km/h
2.	Stephen Rubini (F)	Honda	17	+ 9,035 s
3.	Isak Gifting (S)	KTM	17	+ 21,906 s
4.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 25,604 s
5.	Tom Vialle (F)	KTM	17	+ 28,005 s
6.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	17	+ 41,030 s
7.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	17	+ 42,637 s
8.	Tom Guyon (F)	KTM	17	+ 46,328 s
9.	Kai de Wolf (NL)	Husqvarna	17	+ 48,170 s
16.	Kevin Brumann CH)	Yamaha	17	+ 1.43,232 min

Maggiora (I): 8. Mai 2022, 7. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft, 20 Grad. **2. Lauf:** 24 Fahrer gestartet, 24 gewertet, 18 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	18	35.31,289 min = 52,599 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 1,505 s
3.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 35,047 s
4.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 55,557 s
5.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	18	+ 56,827 s
6.	Stephen Rubini (F)	Honda	18	+ 1.03,356 min
7.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 1.07,566 min
8.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 1.11,449 min
9.	Kay Karssemakers (NL)	KTM	18	+ 1.12,800 min
14.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	17	+ 1 Runde

WM-STAND MX2

1.	Jago Geerts	291 Punkte
2.	Tom Vialle	285
3.	Simon Längenfelder	216
4.	Kay de Wolf	211
5.	Mikkel Haarup	211
6.	Kevin Horgmo	199
7.	Andrea Adamo (I)	169
14.	Jeremy Sydow	88
18.	Kevin Brumann	51
33.	Noah Ludwig	7

1.	Yamaha	313 Punkte
2.	KTM	305
3.	GasGas	265

Erster Sieg, erster Sieger: Andrea Verona in Spanien auf GasGas

Erster Sieg für Verona

GASGAS

Der Auftakt der Enduro-WM im nordspanischen Lalin brachte zwei verschiedene Sieger hervor: Am ersten Tag holte sich E1-Weltmeister Andrea Verona aus Italien zum ersten Mal den Gesamtsieg aller Klassen. Am zweiten Tag dominierte Josep Garcia bei seinem Heimrennen.

Von: **Robert Pairan**

Zunächst aber gewann der Italiener Alex Salvini auf Honda den vorabendlichen Supertest vor den beiden Briten Steve Holcombe und GP-Titelverteidiger Brad Freeman.

Holcombe übernahm am ersten Fahrtag auf Beta auch gleich die Führung, doch er wurde stark von Andrea Verona unter Druck gesetzt. Nach einem Sturz im Crosstest war für den Briten der Vorsprung dahin und seine Führung vor der letzten Sonderprüfung auf 1,5 Sekunden geschmolzen. Verona riskierte alles und gewann fünf Sekunden, womit der GasGas-Fahrer seinen ersten GP-Gesamtsieg feiern konnte. Holcombe konnte froh sein, dass er seinen zweiten Tagesrang noch mit 0,16 Sekunden Vorsprung vor dem Australier Wil Ruprecht behielt.

Deutlich unter Wert geschlagen wurde GP-Titelverteidiger Brad Freeman: Der Beta-Pilot kam überhaupt nicht in den Rhythmus und beendete Tag 1 mit über einer Minute Rückstand auf dem neunten Gesamtrang – dennoch konnte der Brite noch die E3-Klasse gewinnen!

Freeman nach Covid

„Nach meiner Schlüsselbeinverletzung und dann der Covid-Erkrankung läuft es nicht wirklich gut", erklärte Freeman anschließend und bemühte sich, den Tag zu vergessen. Tatsächlich meldete er sich am Sonntag deutlich erstarkt zurück und konnte in jeder der drei Runden im Extremtest die beste Zeit vorlegen.

Doch die anderen Prüfungen waren plötzlich das Terrain von Lokalmatador Josep Garcia: Der Spanier holte in Runde 1 gleich 16 Sekunden Vorsprung heraus, nachdem er am ersten Tag nur auf den undankbaren vierten Platz gekommen war. Zweiter war zu dem Zeitpunkt Vortagessieger Andrea Verona, dem andererseits Freeman auf die Pelle rückte – beide lagen vor den letzten Prüfungen weniger als eine Sekunde auseinander. Und Verona konnte wieder in der letzten Sonderprüfung die Nerven und den Platz behalten: Schnellste Zeit im abschließenden Enduro-Test und Freeman auf vier Sekunden Abstand verwiesen!

Holcombe, der am Samstag noch auf Platz 2 gelandet war, hatte einige Stürze und verletzte sich auch noch an Schulter und Handgelenk, sodass er am Ende gerade noch Platz 14 belegen konnte.

Zwei deutsche Fahrer bestreiten diese WM-Saison komplett und waren auch in Spanien am Start: Der Deutsche Meister der E2-Klasse, Edward Hübner, wechselte von der 350er auf die 250er in die E1-Klasse, wo er schon drei Titel gewonnen hat. Auf dem hubraumkleinen Motorrad fühlt er sich zwar wohl, kämpfte aber in Spanien mehr gegen sich selbst als gegen die Konkurrenz: „Ich bin noch nie so oft gestürzt", zog der KTM-Fahrer anschließend sein Resümee. Zum Glück ohne schwerwiegende Folgen, aber doch mit Zeitverlust, der sich addierte, sodass am Ende zweimal Platz 12 herauskam.



KTM

Zweiter Sieger: Josep Garcia (KTM)

Luca Fischeder nutzt das letzte Jahr, in dem er noch in der Junioren-Klasse fahren kann. In der Hubraumklasse bis 250 ccm konnte er erst den fünften Platz belegen, fiel aber am zweiten Tag nach gutem Start zurück und landete nur auf Rang 6.

Schon am kommenden Wochenende findet der nächste GP-Lauf nur 200 Kilometer weiter südlich im portugiesischen Peso da Regua statt. ■

ENDURO-WM

Lalin (E), 7. Mai

1.	Andrea Verona (I), GasGas	59.24,16 min
2.	Steve Holcombe (GB), Beta	+3,60 s
3.	Wil Ruprecht (AUS), TM	+3,76 s
4.	Josep Garcia (E), KTM	+6,01 s
5.	Nathan Watson (GB), Honda	+15,93 s
6.	Hamish McDonald (NZ), Sherco	45,90 s
7.	Thomas Oldrati (I), Honda	+49,23 s
8.	Alex Salvini (I), Husqvarna	+58,27 s
9.	Brad Freeman (GB), Beta	+1.20,42 min
30.	Edward Hübner (D), KTM	+4.49,48 min

Lalin (E), 8. Mai

1.	Josep Garcia (E), KTM	58.11,12 min
2.	Andrea Verona (I), GasGas	+18,32 s
3.	Brad Freeman (GB), Beta	+22,46 s
4.	Wil Ruprecht (AUS), TM	+59,33 s
5.	H. McDonald (NZ), Sherco	+1.04,52 min
6.	Thomas Oldrati (I), Honda	+1.18,58 min
7.	Nathan Watson (GB), Honda	+1.28,11 m
8.	Davide Guarneri (I), Fantic	+2.05,42 min
9.	Matteo Cavallo (I), TM	+2.18,53 min
30.	Edward Hübner (D), KTM	+5.40,55 min

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 2 von 14 Tagen

1.	Andrea Verona	37 Punkte
2.	Josep Garcia	33
3.	Wil Ruprecht	28
4.	Brad Freeman	22
5.	Hamish MacDonald	21
6.	Nathan Watson	22
7.	Steve Holcombe	19
8.	Thomas Oldrati	19
9.	Davide Guarneri	12
10.	Daniel Milner (AUS)	11



Moto3-Pilot Diogo Moreira dominierte in Katalonien

Supermoto statt Moto3

XIEM

Lukas Höllbacher fuhr in Alcarras das vielleicht beste Rennen seiner Karriere, doch der Österreicher gewann trotzdem nicht. Titelverteidiger Marc-Reiner Schmidt wurde in Katalonien nur Fünfter, aber er führt die WM mit zehn Punkten Vorsprung weiterhin an – jetzt vor Höllbacher.

Von: **Thomas Schiffner**

Die Supermoto-WM boomt. In der Startaufstellung beim GP Catalunya in der S1-Klasse standen 32 Piloten – weniger, als Nennungen für das Rennen auf der Strecke in Alcarras in der Nähe von Lleida abgegeben worden waren. Der Kurs bot 1217 Meter Asphalt, 386 Meter Offroad und 63 Meter „Sky Section".

Trotz sechs deutschsprachigen Startern ist der WM jedoch einer abhandengekommen: Markus Class, der beim WM-Auftakt in Busca Sechster geworden war, hat sich von seinem italienischen Team Gazza Honda Red Moto getrennt und wird voraussichtlich nicht mehr in der WM antreten.

Kein Dreikampf um Sieg

Den epischen Dreikampf um Tagessieg und Tabellenspitze zwischen Weltmeister Schmidt, Vize Thomas Chareyre und Lukas Höllbacher gab es diesmal nicht. Das lag zum einen an einem Brasilianer: Diogo Moreira, in der Moto3-WM auf KTM für das SGR Grau Racing Team unterwegs, mit Basis in Lleida, startete mit Wildcard und auf Honda auf seiner Trainingsstrecke in Alcarras, die er aus dem Effeff kennt. Der erst 18-Jährige gewann die Superpole, das Samstagsrennen und das „Fast Race" am Sonntag. Nur im Superfinale musste er sich dem Ranshofener „Luki" Höllbacher geschlagen geben.

Auch für den Österreicher war Alcarras ein „Heimrennen": Der 27-Jährige fuhr jahrelang in der spanischen Meisterschaft und trainiert regelmäßig auf der Strecke. Im Samstagsrennen hatte der Tabellendritte Milan Sitniansky einen Crash mit dem Österreicher Andy Buschberger, der sich dabei ein Schlüsselbein brach, am Sonntag aber dennoch startete. Marc-Reiner Schmidt war Dritter, als ihm in Runde 2 der heraneilende Höllbacher in die Seite fuhr und ihn von der TM katapultierte. Schmidt fiel auf P30 zurück, rettete aber Platz 6 ins Ziel. Der Österreicher wurde Zweiter hinter Moreira, genau wie im Fast Race am Sonntag, in dem er sich zunächst durch das Feld kämpfen musste.

Im Superfinale holte sich der Brasilianer den Holeshot vor KTM-MTR-Pilot Höllbacher und Schmidt. Moreira stürzte in einer Highspeedkurve, konnte aber das Rennen hinter Höllbacher als Zweiter beenden.

Schmidts vermeintlich größter Konkurrent um den WM-Titel, Thomas Chareyre, fand mit den Plätzen 4, 6 und 6 seine Form nicht. „Ich habe zweimal den vierten Platz abgesichert, denn ich habe an die WM gedacht", so der Weltmeister. Die Tabelle gibt ihm recht: MRS führt weiterhin mit zehn Punkten, nun aber nicht mehr vor Chareyre, sondern vor Höllbacher. ■

SUPERMOTO-WM

Alcarras (E), 7./8. Mai

1.	Diogo Moreira (BR), Honda	1-1-2
2.	Lukas Höllbacher (A), KTM	2-2-1
3.	Feran Cardus (E), Honda	3-5-3
4.	Jaume Gaya Hernandez (E), KTM	5-3-5
5.	Marc-Reiner Schmidt (D), TM	6-4-4
6.	Thomas Chareyre (F), TM	4-6-6
7.	Elia Sammartin (I), TM	7-7-7
8.	Axel Marie Luce (F), TM	10-13-9
9.	Yannik Hintz (D), Honda	8-12-15
11.	Andreas Buschberger (A), KTM	0-10-8

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 6 Läufen

1.	Marc-Reiner Schmidt	131 Punkte
2.	Lukas Höllbacher	121
3.	Thomas Chareyre	118
4.	Elia Sammartin	90
5.	Diogo Moreira	76
6.	Milan Sitniansky (CZ)	74
7.	Axel Marie Luce	71
10.	Yannik Hintz	58
12.	Andreas Buschberger	57
17.	Markus Class (D)	42



XIEM

Bestes Rennen: Höllbacher Zweiter

NACHRICHTEN

FINALE OHNE CHAMPION
Der letzte Lauf der amerikanischen Supercross-Meisterschaft in Salt Lake City fand ohne den schon als Meister feststehenden Eli Tomac (Yamaha)statt, der sich ein Innenband am Knie gerissen hatte. Jason Anderson (Kawasaki)gewann im 17. Lauf zum siebten Mal, auch er hatte vorher schon als „Vize" festgestanden. Hinter Anderson kam Honda-Pilot Chase Sexton (Meisterschaftsrang 6) vor Justin Barcia (GasGas) ins Ziel. Barcia bekam wegen wiederholten Fouls zehn Punkte Abzug. Damit wurde Malcolm Stewart (Husqvarna) Meisterschaftsdritter, Barcia rutschte auf Rang 5 ab.

OHNE DEUTSCHE U21-SPEEDWAYFAHRER
Nach den drei Qualifikationsläufen zur Speedway-U21-WM steht kein deutschsprachiger Fahrer in den Finals. In Daugavpils (Sieger der Däne Kevin Juhl Pedersen) scheiterten Celina Liebmann (Platz 9) und Erik Bachhuber (12.), der sich verletzte. In Krsko (Sieger der Lette Francis Gusts) konnten sich Norick Blödorn (Platz 7), Mario Niedermaier (12.) und der Österreicher Sebastian Kössler (15.) nicht unter den ersten vier qualifizieren. In Gislaved (Sieger der Tscheche Jan Kvech) hatte Timo Wachs (16.) keine Chance. Die FIM vergibt jedoch noch drei Wildcards für die Finalserie.

HÄRTEL AUSGESCHIEDEN
Den Qualilauf zur Speedway-EM in Debrecen (H) gewann Janusz Kolodziej (PL) vor Dimitri Bergé (F) und Jacob Thorsell (S). Michael Härtel wurde 13. und schied aus.

VACLAV MILIK MASTER
Nach zwei Jahren Pandemiepause gewann in Moorwinkelsdamm der Tscheche Vaclav Milik den Klassiker „Master of Speedway" vor Mateusz Szczepaniak (PL) und Patrick Hansen (DK). Bester Deutscher wurde Max Dilger auf Platz 14.



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

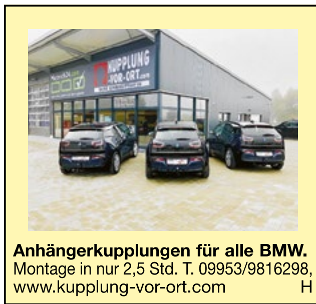


Aston Martin



1968 Aston Martin DB 6, restauriert, exzellenter Zustand, seltene Farbkombination, € 359.000,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, www.cargold-collection.com, Tel. 040/25335000 H

BMW



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H



M8 Cabrio, Sondermod. 2021, Vollausst., Garantie 10/2026, orig. nur 942 km, NP 196.850 € jetzt 149.900,-€. T. 0152/29362733



440i Gran Coupé, 54000 km, 12/2017, 240 kW (326 PS), Luxury Line, Leder, Head Up, LED, 8 x LMR 18", VB 36.000,- €. 83607 Holzkirchen, Tel. 08024/4659868

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58320

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



1972 Ferrari 246 GT Dino, über 30 Jahre in Sammlerhand, stets gewartet und gepflegt, € 335.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



1960 Ferrari 250 GT Pininfarina Coupé, Serie I, Matching Numbers, nur 353 Exemplare! € 629.900,- Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

Ford



2004 Ford GT, über 800 PS! Heffner Umbau! Whipple Supercharger, € 427.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Jaguar



1962 Jaguar E-Type, Serie I Roadster 3.8, vollrestauriert, wunderschön, Preis VS. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge mit ZF-Getriebe, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H

Maserati



1968 Maserati Ghibli 4.7 Automatic, absolut authentisch und vollrestauriert, P.O.A. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Mercedes



Mercedes-Benz 300 SL Roadster, Baujahr 1957, Matching Numbers, Koffersatz. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, T. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H



Auflösung/Verkauf SL-Klassiker, Privat-Sammlung: W121 | W113 | R107 | R129 | R230. Tel. 01573/6425853



SL W 113, Bj. 4/1964, 65000 km, 110 kW (150 PS), weiß, 3 Besitzer, 6 Zylinder, LHD, H-Kennz., Leder, 74.900,- €. 51515 Kürten, Tel. 0173/7072800

mehr: motor-klassik.de Nr. 58296



300 TE 124 Kombi, EZ 1991, Oldtimer mit mängelfr. H-Abnahme, 6 Zyl., Autom., 179 PS, MB Tex, 7- Sitzer, E- Fenster, Sitze, Lenkrad, und Schiebed., Klima, 17 Zoll "Le Mans Style", Pirelli, rostfr. Zust., Preis: 16.000,- €. 50858 Köln, Tel. 0178/6237546

Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de

Porsche



Porsche Cayenne 3,0 D, EZ 04/2011, 158000 km, 2. Hd., AHK, Burm., Voll. sw. Anfr. LSN-Fina@web.de

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H



356 Speedster GT, Oldtimer mit H- Zul., Repro Neuaufb. auf altem Fahrgestl., kompl. restauriert 2018, erst 1500 km, 2 Liter, 100 PS, 4 Gang, Scheibenbr., aquamarine blau, Leder cognac, Preis: 66.600,- €. 50858 Köln, Tel. 0178/6237546

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Rolls-Royce



2016 Rolls Royce Phantom Drophead Coupé, einer der letztgebauten, neuwertig, P.O.A. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg,- cargold-collection.com, 040/25335000 H

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Kaufgesuche

MM kauft ! Fahrzeuge der Oberklasse
Ganze Sammlungen o. einzelne Fahrzeuge Ferrari AMG RR Bentley Lamborghini etc. 0172 4592434*marino@mm-cars.eu H



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen









Kalex Moto2, 2012-2014 in WM, Preis 39.500,- €. Tel. +49 160/98132488

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 22/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,-	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,-	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,-	15,-	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



RED BULL

Max Verstappen und Yuki Tsunoda stimmten sich beim Sumpf-Buggy-Racing auf den Florida-GP in Miami ein

Fühlt sich falsch an

zum DTM-Auftakt in Portimão MSa 21/2022

Wer ist auf diese grandiose Idee gekommen, das Eröffnungsrennen in Portugal abzuhalten? Es fand praktisch unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Es waren vermutlich mehr Zuschauer bei den Testfahrten in Hockenheim als jetzt in Portimão. Daran erkennt man aber auch deutlich, welchen Stellenwert eine nationale deutsche Meisterschaft im Ausland hat. Nämlich keinen! Auch wenn es sich um die „beste Tourenwagen-Serie der Welt“ handelt. Also wenn schon im Ausland gefahren werden muss und die Zuschauer vor Ort so wichtig sind, dann bitte auf Rennstrecken, die relativ grenznah sind.

Harry Maurer
D-91341 Röttenbach

Ihre grenzenlose Mercedes-Antipathie geht mir langsam auf die Nerven. Leider ist MSa auf ein Niveau wie in der Schumi-Ära zurückgefallen, wo nur noch von bestimmten Fahrern, Teams und Marken positiv berichtet wurde. Das ist sehr schwach! Es passt aber gut zur völlig überzogenen Moderation von Edgar Mielke im TV. Der fand die Führungsrunden von David Schumacher „historisch“. Um die DTM wird ein medialer Hype gemacht, die ihrem tatsächlichen Stellenwert gar nicht gerecht wird. Oder ist nur mir aufgefallen, dass die Tribünen in Portimão quasi leer waren? Und zwar alle.

Mathias Keller
D-37520 Osterode am Harz

GT Masters und GT World Challenge kamen schon immer gut miteinander aus. Überschneidungen gab es meist nur bei den Werksfahrern. Das Gegeneinander zur DTM war abzusehen. Den wesentlich medienwirksameren Bekanntheitsgrad hat sich die DTM mit den Class-1-Boliden und den Herstellern erarbeitet. Auch deren Event-Faktor resultiert daraus. Da konnte das bodenständige GT Masters nie mithalten. Kein Wunder, dass Top-Teams/Fahrer dorthin abwandern/müssen. Aber es fühlt sich irgendwie falsch an. Was sich durchsetzt, entscheiden Kosten/Nutzen oder das Herz.

Michael Thomae
D-32427 Minden

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

30. Mai 2022: Freies Fahren Bilster Berg (PKW)

15. Juni 2022: Freies Fahren Oschersleben (PKW/Bike)

20. Juni 2022: Freies Fahren Bilster Berg (PKW)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Freitag, 13. Mai		
23.00	Formel 1 Miami, Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
Samstag, 14. Mai		
10.30	Formel E Berlin, 1. Qualifying **LIVE**	Pro 7 MAXX**
12.25	Moto3-WM Le Mans, Qualifying **LIVE**	Servus TV
12.30	DRM Sulingen, Highlights	N-TV
13.30	MotoGP Le Mans, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.30	Formel E Berlin, 1. Rennen **LIVE**	Pro 7**
15.10	Moto2-WM Le Mans, Qualifying **LIVE**	Servus TV
17.50	MotoE Le Mans, 1. Rennen (Zus.)	SRF 2
21.00	IndyCar Series, Indianapolis (Road) **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 15. Mai		
10.20	Motorrad-WM Le Mans, Vorberichte **LIVE**	SRF info
10.30	Formel E Berlin, 2. Qualifying **LIVE**	Pro 7 MAXX**
11.00	Moto3-WM Le Mans, Rennen **LIVE**	Servus TV
11.45	GTWC Magny-Cours, 1. Rennen (Aufz.)	Sky Sport F1*
12.00	MX2-WM Riola Sardo, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
12.05	Moto2-WM Le Mans, Rennen **LIVE**	SRF info
12.20	Moto2-WM Le Mans, Rennen **LIVE**	Servus TV
13.50	MotoGP Le Mans, Rennen **LIVE**	SRF info
14.00	MotoGP Le Mans, Rennen **LIVE**	Servus TV
14.15	GTWC Magny-Cours, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
14.30	Formel E Berlin, 2. Rennen **LIVE**	Pro 7**
ab 16.15	MX-WM Riola Sardo, restl. Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*
19.25	IMSA-Sportwagen Mid-Ohio, Rennen **LIVE**	Motorvision TV*
20.30	NASCAR Cup Series, Kansas City **LIVE**	Sport 1+*

Livestream/Internet

Freitag, 13. Mai		
ab 09.00	Motorrad-WM Le Mans, alle FP1 **LIVE**	DAZN.de*
ab 13.15	Motorrad-WM Le Mans, alle FP2 **LIVE**	DAZN.de*
19.00	12h Hockenheim, Qualifying **LIVE**	YouTube
Samstag, 14. Mai		
ca. 05.15	IGTC 12h Bathurst, Qualifying **LIVE**	YouTube
07.25	Formel E Berlin, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
ab 09.00	Motorrad-WM Le Mans, alle FP3 **LIVE**	DAZN.de*
09.05	Formel E Berlin, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
11.10	Formel 4 Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	sport.de
11.35	Moto3-WM Le Mans, Qualifying **LIVE**	DAZN.de*
13.30	MotoGP Le Mans, FP4 & Qualifying **LIVE**	DAZN.de*
ca. 13.30	12h Hockenheim, Rennen 1. Teil **LIVE**	YouTube
ca. 14.00	ELMS Imola, Qualifying **LIVE**	YouTube
15.10	Moto2-WM Le Mans, Qualifying **LIVE**	DAZN.de*
19.00	GTWC Magny-Cours, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 21.00	IGTC 12h Bathurst, Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 15. Mai		
08.25	Formel E Berlin, 3. Freies Training **LIVE**	ran.de
09.10	Formel 4 Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	sport.de
11.00	Moto3-WM Le Mans, Rennen **LIVE**	DAZN.de*
ca. 11.00	ELMS Imola, Rennen **LIVE**	YouTube
12.20	Moto2-WM Le Mans, Rennen **LIVE**	DAZN.de*
13.10	Formel 4 Hockenheim, 3. Rennen **LIVE**	sport.de
ca. 13.45	12h Hockenheim, Rennen 2. Teil **LIVE**	YouTube
14.00	MotoGP Le Mans, Rennen **LIVE**	DAZN.de*
14.30	GTWC Magny-Cours, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
19.25	IMSA-Sportwagen Mid-Ohio, Rennen **LIVE**	imsa.com/tv

* kostenpflichtig ** auch auf ran.de

Vorschau



MOTORSPORT IMAGES

Formel E: Beim Heimspiel in Berlin-Tempelhof will Porsche wieder glänzen



GTWC

GT World Challenge: 25 Autos stehen beim Sprint in Magny-Cours am Start



MOTOGP

MotoGP: Fabio Quartararo kommt als WM-Leader zum Heim-GP nach Le Mans

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
14.05.	IndyCar Series, Indianapolis (Road)	USA
14./15.05.	Formel E, Berlin	D
14./15.05.	Rallye-EM, Kanaren	E
14./15.05.	GTWC Europe Sprint, Magny-Cours	F
14./15.05.	NASCAR Truck/Cup, Kansas City	USA
14./15.05.	24h Series, 12h Hockenheim (+ F4)	D
14./15.05.	NASCAR Euroserie, Valencia	E
15.05.	European Le Mans Series, Imola	I
15.05.	IMSA-Sportwagen, Lexington/Mid-Ohio	USA
15.05.	Intercontinental GT Challenge, 12h Bathurst	AUS
15.05.	Tourenwagen/BTCC, Brands Hatch	GB
Motorrad		
13.–15.05.	Enduro-WM, Peso da Régua	P
14.05.	Speedway-WM, Warschau	PL
14.05.	Langbahn, Marienbad (Marianske Lazne)	CZ
15.05.	Motorrad-WM, Le Mans (+ MotoE)	F
15.05.	Motocross-WM, Riola Sardo	I
15.05.	Speedway, Neustadt/Donau	D